SPRAWY MORSKIE I KOLONIALNE

CZASOPISMO

POŚWIĘCONE ZAGADNIENIOM MORSKIM, ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ, MIGRACYJNYM I KOLONIALNYM

ZESZYT IV (10)

PAŹDZIERNIK — LISTOPAD — GRUDZIEŃ

WARSZAWA 1936

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Skład Główny: Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska" Sp. Akc. w Warszawie

Drukiem Zakładów Graficznych „Biblioteka Polska“ w Bydgoszczy

SPIS RZECZY

SPRAWY MORSKIE I KOLONIALNE

ZESZYT 4 PAŹDZIERNIK—LISTOPAD—GRUDZIEŃ ROK III

Redaktor: JAN DĘBSKI

L. JEZIORAŃSKI

RUCH SUROWCÓW W POLSCE

Pod terminem „surowiec", jako pojęcie ekonomiczne, rozumieć należy wszystkie materiały, których dostarcza nam bezpośrednio przyroda ze swego świata roślinnego, zwierzęcego oraz mineralnego i które, przed pójściem na rynki, ulegać mogą jedynie mechanicznemu oddzieleniu, oczyszczeniu ew. wyrównaniu, wysuszeniu, soleniu, rozsortowaniu, najprostszymi procesami mechanicznymi.

Surowce są artykułami masowymi, zupełnie jednorodnymi — czy to będzie węgiel, ropa naftowa, gaz ziemny, rudy, kauczuk, nasiona oleiste itd., będą zawsze te same, zupełnie niezależnie od miejscowości pochodzenia, różniąc się jedynie w subtelnościach gatunkowych, zależnych od miejscowych klimatycznych i glebowych warunków danego terytorium, przy czym niemal wszystkie surowce są artykułami użyteczności powszechnej.

Najbardziej prostymi surowcami są materiały ze świata mineralnego. Przedstawiają one klasyczny przykład surowca, jak węgiel kamienny, ropa naftowa, rudy, sole itp. kopaliny, które, stanowiąc odpowiednie złoża w ziemi, mniej lub więcej głęboko, lub też na samej powierzchni ziemi, nie mnożą się, lecz ulegają stałemu ubytkowi. — Gdyby nie wiara, że dotychczas eksploatowane złoża są zaledwie nieznacznym ułamkiem, znajdujących się w skorupie ziemskiej, rozmaitych mineralnych zapasów oraz, że wnętrze naszej ziemi pracuje stale nad formowaniem nowych zapasów i wciskaniem ich w skorupę ziemską, — ludzkość czekałaby kiedyś katastrofa zupełnego wyczerpania się najważniejszych surowców pochodzenia mineralnego. — Chociaż z punktu widzenia geologii, zupełnie nieodnawialnych surowców nie ma i procesy, dzięki którym wytwarza się węgiel, rudy, ropa naftowa itd. trwają

nieprzerwanie, — jednakże odnośne okresy twórcze wychodzą poza granice historii ludzkości, wobec czego wszystkie kopaliny uważać winniśmy za nie odnawiające się de facto. — Dlatego też złoża mineralne w każdym kraju, stanowiące prawdziwe bogactwo zamieszkującego go narodu, powinny być specjalnie ochraniane ze względu na przyszłe pokolenia. Nie wolno eksploatować tego ogólnego dobra narodu w sposób rabunkowy, by dogadzać fantazji prędkiego zdobywania fortuny dla pojedynczych osób. — Eksploatacja winna być ograniczona do rzeczywistych potrzeb narodu i opłacalnej wymiany na inne dobra obcych krajów.

W innej sytuacji znajdują się surowce świata roślinnego i zwierzęcego. Zapasy ich są niewyczerpalne, gdyż ulegają większemu lub mniejszemu zwiększaniu w miarę ich hodowli. Możliwość produkowania ich w ilościach choćby największych, ograniczanych jedynie przez pojemność właściwych rynków zbytu, leży całkowicie w rękach ludzkich. Jednak w tej też dziedzinie, wyzbywanie się surowców świata roślinnego i zwierzęcego, bez jednoczesnego wypełniania powstałych luk, byłoby taką samą ekonomiczną zbrodnią w stosunku do przyszłych pokoleń, jak w świecie surowców mineralnych. Tym bardziej, że dopełnianie wyczerpywanych mineralnych surowców jest rzeczą niemożliwą, zaś w świecie surowców roślinnych i zwierzęcych jest to zupełnie wykonalne. Dlatego też, nie tylko dopełnianie, lecz stałe, z roku na rok, zwiększanie zapasów, ze względu na wzrost ludności, jest rzeczą konieczną.

Surowce świata roślinnego są bardziej złożone od surowców świata mineralnego. — Z jednej żyjącej rośliny otrzymuje się przeważnie kilka surowców, np. z roślin zbożowych — ziarno, plewy, słomę, z bawełny — kwiat, dający włókno, nasienie, dające olej, słomę, to samo dzieje się z lnem, — żywice, kauczuk są surowcem odpowiednich drzew, będących również surowcami itd. itd. — W świecie zwierzęcym obserwujemy to w jeszcze większym stopniu; np. z barana mamy cały szereg surowców, jak wełnę, tłuszcz, — z wołu: mięso, skórę, róg, organy wewnętrzne, — z ptactwa mamy mięso, pierze, puch, jajka, — z pszczół: wosk, miód, — z nierogacizny: mięso, szczecinę, jelita itd.

W świecie mineralnym surowce są przeważnie nierozdzielne, czasem tylko w rudach znajdują się obok siebie dwa lub więcej metali.

Dodać tutaj należy, że do surowców, poza wzmiankowanymi trzema światami, należy jeszcze siła wodna, tzw. biały węgiel.

Widzimy, że niewiele jest surowców zupełnie samodzielnych (głównie w świecie mineralnym), olbrzymia jednak ich część powstaje z roz-

dzielenia, nazwijmy tak, surowca-matki na poszczególne surowce. W świecie roślinnym i zwierzęcym odbywa się to w sposób czysto mechaniczny. Inaczej odbywać się to musi z pewnymi artykułami ze świata mineralnego, a głównie z najważniejszymi przedstawicielami tych surowców: rudami. Rudy metalowe, stanowiąc klasyczny surowiec, przedstawiają olbrzymią wartość ze względu na zawierający się w nich metal. Gdy w świecie roślinnym i zwierzęcym następuje oddzielenie poszczególnych surowców najzwyczajniejszym sposobem mechanicznym, rudy takiemu mechanicznemu oddzielaniu nie podlegają; używa się do pomocy żar, tj. wytapia się metal z rudy. Chociaż wydzielanie w ten sposób metalu z rudy jest już pewnym procesem chemicznym, jednak ze względu na to, że metale stanowią podstawę surowcową dla olbrzymiej ilości najbardziej potrzebnych artykułów fabrycznych, uważać je musimy warunkowo również za surowce, chociaż właściwym surowcem jest ruda, a nie wytopiony metal.

Za wyjątkiem metali, w wyborze i segregacji surowców kierowaliśmy się zasadami, opracowanymi przez Komitet Statystyczny przy Lidze Narodów. Podajemy tylko te surowce, które powyższy Komitet nazywa „articles bruts", — z lekka zaś obrobione artykuły, określone przez Komitet jako „articles ayant subi une transformation simple", a które są właściwie najprostszymi półfabrykatami, i w niektórych statystykach traktowane jako surowce, jak np. oleje roślinne, tłuszcze, koks, parafina, smoły itp. — pozostawiamy na uboczu, do następnego specjalnego opracowania.

* * *

Znaczenie surowców dla gospodarki każdego kraju jest olbrzymie. Wszystkie artykuły użyteczności publicznej, począwszy od najskromniejszych do najbardziej wykwintnych, wszystkie artykuły, przyczyniające się do ruchu, kultury, w ogóle całego postępu życia ludzkiego, wszystko jest budowane na podłożu surowców i byłoby nie do pomyślenia, gdyby tych surowców nie było. — W miarę poznawania, zastosowywania i przetwarzania przy pomocy nowoczesnej wiedzy coraz to nowych surowców, powstają nowe potrzeby, dotąd nie znane, nowe wymagania, wiodące ku coraz większej wygodzie życia całej ludzkości.

Na całe zapotrzebowanie ludzkości, które pokrywane być powinno w najbardziej dostatni sposób, składają się następujące czynniki: surowce, praca i wiedza ludzka. Te trzy czynniki wzajemnie się dopełniają i bez siebie nie mogą egzystować. Podstawą jednak,

haftować można, są surowce. Posiadający je, wraz z pracą i wiedzą fachową kraj — powinien być bogaty a jego ludność szczęśliwa może żyć w dobrobycie. Kraj zaś, który, albo nie posiada surowców w dostatecznej ilości, albo nie potrafi zorganizować i uruchomić przemysłu, dostosowanego do posiadanych surowców, albo wreszcie, którego ludność jest leniwa — jest ubogi.

* * *

Dla zaspokojenia potrzeb ludności potrzebne są najrozmaitszego rodzaju surowce, — nie ma jednak kraju, któryby posiadał na własnym terytorium wszystkie surowce. Jedne kraje posiadają je bardziej urozmaicone, inne — mniej, — jedne posiadają wielkie ich ilości, inne — mniejsze. Jedynymi krajami na kuli ziemskiej, które są najbardziej zbliżone do zupełnej samowystarczalności surowcowej na własnym terytorium, są Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, a ponieważ rozmaitość i olbrzymia ilość znajdujących się tam surowców idzie w parze z wydajnością pracy i wiedzą techniczną, jak również z niezwykłą umiejętnością organizacji, ludność żyje tam w dobrobycie, zachwianym ostatnio przez światowy kryzys i przez wypływające stąd zmniejszenie zapotrzebowania na amerykańskie surowce. Drugim takim krajem jest Rosja (Z. S. R. R.), której rozliczne, olbrzymie bogactwa surowcowe pozwoliły na kolosalną i względnie szybką rozbudowę całego jej przemysłu. — Gdy jednak w Stanach Zjednoczonych A. P. wyżej wspomniane współczynniki pracują zgodnie, — w Z. S. R. R., przy olbrzymim bogactwie i rozmaitości surowców, szwankuje praca, wiedza, głównie zaś organizacja. Dlatego też rezultaty gospodarki krajowej w Z. S. R. R. są inne, niż w St. Zjedn. A. P.

Następnie, w obrębie swego imperium, posiadają zupełną samowystarczalność surowcową: W. Brytania, Francja i Holandia, częściowo Belgia i Portugalia, co jednak jest uzależnione od trwałości posiadania obszernych kolonij. — Z drugiej strony, z wielkich państw najbardziej upośledzone dotychczas były: Italia, Japonia oraz Niemcy. Gdy pierwsze z nich poprawiło swą surowcową sytuację przez opanowanie Etiopii, a drugie — Mandżurii i innych terenów Dalekiego Wschodu, — Niemcom brak wielu pierwszorzędnych surowców. Naturalnie, w podobnej sytuacji znajduje się cały szereg mniejszych państw, lecz wyjściem dla nich jest posiadanie pewnych surowców w wielkim nadmiarze, co pozwala na wymianę własnych na zagraniczne. Szwecja np. ma bogactwa doskonałej, wysoko-procentowej rudy żelaznej, drzewa, gra-

nitów, — Norwegia toż samo i bogactwa rybne, Dania — produkty hodowli, Jugosławia — produkty rolnictwa, Węgry — pszenicę, wina, owoce itd.

* * *

Nasz kraj posiada dużo pierwszorzędnych mineralnych surowców, jak: węgiel kamienny, ropę naftową, rudy cynkowe i ołowiane, sól jadalną i potasową, rozmaite glinki, wosk ziemny i inne, — największym jednak bogactwem Polski są surowce rolnictwa i hodowli zwierząt, które możemy produkować w ogromnych ilościach, i które pozwolić powinny nie tylko na dostatnie wyżywienie całej ludności kraju, lecz i na olbrzymi ich wywóz do innych krajów, głównie europejskich.

Surowcem o olbrzymim znaczeniu jest siła wodna, której wielkość, jaką posiadamy w Polsce, określa się na 3,7 milj. K. M. Z tego, do roku 1930 wł., eksploatowało się zaledwie 0,1 mil. K. M., — w ostatnich kilku latach eksploatacja ta wzrosła.

Poza własnymi surowcami, — dla potrzeb przemysłu i własnego spożycia niezbędny jest cały szereg surowców obco-krajowych, głównie zamorskich. Są to surowce, których u siebie nie mamy i mieć nie możemy, jak, dla celów przemysłowych: bawełna, kauczuk, żywice i gumy, niektóre materiały włókniste, jak juta, manila, sisal itp., skóry futrzane, rudy metalów ew. same metale, oprócz cynku i ołowiu, które posiadamy w kraju, wreszcie dla celów spożywczych: owoce południowe, korzenie i artykuły kolonialne, tytoń. Są jednakże takie surowce, które sprowadzamy w bardzo dużej ilości, a które u siebie w kraju stanowczo wyprodukować możemy i powinniśmy, jak np.: skóry zwyczajne, wełnę, odpadki zwierzęce, nasiona oleiste, owoce sfery umiarkowanej, ryby, granity i kamienie itp.

Mówiąc wyczerpująco o surowcach, nie możemy pominąć sprawy zastosowania najważniejszych surowców dla potrzeb ludzkości, — i tak: włókna świata roślinnego — bawełna i len mają główne zastosowanie w wyrobie tkanin ubraniowych i bieliźnianych, przędzy; bawełna również w wyrobie amunicji, zaś len, z racji swej mocy, w wyrobie płótna żaglowego, malarskiego, kanwy itp. Juta służy głównie do wyrobu worków, dywanów, i chodników, na spody do linoleum i tkaniny impregnowane, jest tańsza od konopi, lecz mniej trwała. Konopie zwyczajne i manila używane są w przemyśle powroźniczym, — ponieważ włókna te są odporne na działanie wody morskiej, idą przeważnie na wyrób lin okrętowych, szczególniej konopie-manila, jako tańsze od konopi zwyczajnych. Włókna sisalu są podobnie wy-

trzymałe, jak włókna manili, jednakże, z powodu większego ich nabrzmiewania w wodzie, są mniej odpowiednie do morskich celów, — używane są głównie do wyrobu nici i szpagatów introligatorskich. Z włókien świata zwierzęcego najważniejszymi są wełna i jedwab, — włókna te idą w pierwszym rzędzie na wyrób rozmaitych tkanin, przędzy i na rozmaite inne cele. Jedwab naturalny, z racji swej wysokiej ceny, jest coraz częściej zastępowany przez jedwab sztuczny, który otrzymuje się z masy drzewnej, drzewnego pyłu tartacznego oraz bawełnianych nieużytków.

Drewno w stanie surowym służy nie tylko do celów budowlanych i górniczych, lecz również do wyrobu mebli, posadzek, fornierów, klepek, naczyń gospodarskich, galanterii. Ogromna ilość drewna używana jest w produkcji papieru. Z chemicznej destylacji surowego drewna otrzymuje się cały szereg produktów, nie mówiąc już o żywicach, gumach itp.

Rośliny oleiste dają produkt niezmiernie cenny, bo oleje dla celów spożycia i przemysłu. Dla spożycia służą do wyrobu: margaryny, tłuszczów jadalnych, paszy dla zwierząt. W przemyśle są niezbędne do wyrobu mydła, farb, pokostów itp. Oleje te są wytwarzane z nasion i orzechów roślin oleistych, — najważniejszymi są: olej bawełniany (z nasienia bawełny), lniany (z siemienia lnianego), olej sezamowy, rzepakowy, słonecznikowy, sojowy z orzechów ziemnych, kokosowych, palmowych, rycynusu, oliwek. Olej lniany używa się specjalnie do wyrobu farb, lakierów i pokostów.

Kauczuk, otrzymywany z odpowiednich drzew, stanowi artykuł wielkiej wagi, szczególnie dla przemysłu automobilowego. Przeszło $^1/_3$ całej światowej produkcji kauczuku zużywa przemysł samochodowy na wyrób opon i dętek samochodowych. Cały szereg artykułów, jak obuwie gumowe, węże i rury, płyty, linoleum, części masek gazowych, skrzynki do akumulatorów produkuje się z kauczuku, również używa się go do impregnowania tkanin.

Z minerałów nie metalowych najpoważniejszymi są: węgiel kamienny i ropa naftowa, ogólnie znane, jako pierwszorzędne paliwo, co ważniejsze jednak, jako surowce dla całego szeregu pochodnych, otrzymywanych drogą destylacji, — z tych najważniejszy jest benzol i koks z węgla, a nafta, benzyna i oleje smarne z ropy naftowej.

Oprócz tych dwóch najważniejszych surowców jest cały szereg innych, jak: magnezyt, azbest, grafit, sole azotowe, potasowe i jadalne, fosforyty, siarka itd. Magne-

zyt, jako odporny na żar, używa się do wykładania wewnątrz pieców hutniczych, używa się go również do celów budowlanych, — azbest, łącząc w sobie cenne właściwości: jest włóknem niepalnym, jest niezastąpiony do budowy ogniotrwałych ścian, kurtyn itp. Grafit służy do wyrobu tygłów i do celów elektro-technicznych, również do wyrobu ołówków. Sole azotowe, potasowe, fosforyty idą na cele nawozowe, przy czym pierwsze również do wyrobu materiałów wybuchowych, — siarka oraz żelazne piryty są podstawą wyrobu kwasu siarczanego, który ma wielkie przemysłowe zastosowania przy farbowaniu, bieleniu, wyrobie sody i innych procesach chemicznych.

Z metali największą rolę odgrywa żelazo i stal. Całe życie ekonomiczne i uprzemysłowienie krajów jest zależne od dostatecznej ilości żelaza i stali. Służą one głównie do wyrobu artykułów kolejowych, konstrukcyj budowlanych i mostowych, maszyn, samochodów, przemysłu naftowego oraz wyrobu niezliczonych artykułów codziennej potrzeby. Po żelazie największe znaczenie ma miedź, która z racji swego przewodnictwa i łatwej obróbki ma ogromne zastosowanie w przemyśle elektro-technicznym, dla celów graficznych, w przemyśle maszynonowym i samochodowym, dla wyrobu naczyń itp., również do wyrobu amunicji i dla celów obronnych. Ołów, jako bardzo kowalny, ma wielkie zastosowanie w wyrobie listkowego papieru ołowianego, arkuszy i rur ołowianych, używany jest również dla celów elektr.-techn. i wyrobu amunicji. Cynk używa się w ogromnej ilości, ponad połowę całej produkcji, dla tzw. galwanizacji, czyli pokrywania żelaznych arkuszy cienką warstwą cynku dla zabezpieczenia żelaza od rdzy, — oprócz tego do najrozmaitszych celów i przemysłu chemicznego. Cyna idzie głównie na pokrywanie cienką warstwą stalowych arkuszy, przeznaczonych do wyrobu pudełek i opakowań artykułów spożywczych, wyrabia się z niej cienkie listki cynowe, rury do destylacji i inne rozmaite przedmioty, używa się również do lutowania. Aluminium, które otrzymuje się z bauksytu, jest najlżejszym z metali i używa się do wyrobu naczyń kuchennych, niektórych części maszyn, fabr. samochodów i samolotów itp. — Wszystkie te metale nie mogą się porównać co do znaczenia z żelazem, lecz posiadają wielkie specjalne znaczenie.

Oprócz indywidualnych właściwości posiadają te metale cenne zalety w połączeniu ze sobą, i tak: kombinacją miedzi i cyny jest bronz, a miedzi z cynkiem — mosiądz. Obydwa te aljaże mają olbrzymie zastosowanie, a aljaże aluminium, jak duraluminium, posiadają wielką mechaniczną moc i są używane w lotnictwie i przemyśle samochodowym.

Z pozostałych metali mangan jest zasadniczym składnikiem w produkcji większości gatunków stali — około 95% całej produkcji manganu idzie na ten cel, — nikiel jest specjalnie odporny na wszelkie wyżerania, znajduje duże zastosowanie w przemyśle obronnym, w fabrykacji samochodów i innych przemysłach. Używany jest do tzw. niklowania. Chrom jest używany do wyrobu specjalnej stali chromowej, służącej do budowy skarbców, kas ogniotrwałych, płyt pancernych i pierwszorzędnych gatunków stali. Tungsten ma specjalną ,,właściwość" pozostawania w stanie stałym przy bardzo wysokich temperaturach, — stal tungstenowa jest zwłaszcza cenna w wyrobie obrabiarek wysokiego napięcia, ma ona zastosowanie w samochodach i innych maszynach, oprócz tego używa się jej jako nitki w elektrycznych żarówkach. Wanadium i molybden mają zastosowanie przy fabrykacji specjalnych gatunków stali, głównie w przemyśle samochodowym, również w przemyśle chemicznym. Wreszcie rtęć, która jedyna ma właściwość pozostawania w stanie ciekłym przy normalnej temperaturze, używa się głównie do fabrykacji instrumentów naukowych i tworzenia amalgamatów z innymi metalami. Używa się jej również w lecznictwie. Na koniec antymon jest bardzo ważnym składnikiem różnych aljaży, głównie dla fabrykacji tzw. typograficznych metali.

* * *

Istnieje cały szereg surowców, niezbędnie potrzebnych dla obrony kraju, których ew. blokada może nie dopuścić do państwa, znajdującego się w stanie wojny. Z tej racji wiele państw czyni usilne starania, by najbardziej konieczne surowce naturalne zastąpić przez sztuczne. — Wiedza wynalazcza stale idzie w tym kierunku, by w razie wojny można było mieć własne, chociażby sztuczne, surowce, — znane są na ten temat wynurzenia kanclerza Hitlera na ostatnim partyjnym zjeździe w Norymbergii, — nie ulega jednak wątpliwości, że dotychczasowa produkcja takich surowców przeważnie nie kalkuluje się finansowo i możliwa jest tylko na wypadek wojny i niemożności otrzymywania surowców naturalnych. — Dotychczas jeden tylko sztuczny surowiec opłaca się znakomicie, a mianowicie sztuczny jedwab, z racji bardzo wysokiej ceny na włókno naturalne. Według sprawozdań z kongresu przemysłu włókienniczego w Forli, światowa produkcja sztucznego jedwabiu w r. 1936 oceniana jest na 565.000 ton. I u nas w Polsce idzie bardzo sprawna praca w tym kierunku, — wiadomo, że mamy kilka pierwszorzędnie urządzonych wielkich fa-

bryk sztucznego jedwabiu, w których produkcja przędzy sztucznego jedwabiu wynosiła w r. 1935 przeszło 5.400 ton, wartości 53 mil. złotych.

W roku bieżącym wynaleziono we Włoszech sposób wyrobu sztucznej wełny z mleka (kazeiny), dzienna produkcja tej wełny, zwanej „lanital", wynosi obecnie we Włoszech 2 tony dziennie, ma jednak być zwiększona w przyszłym roku do 5 ton dziennie. — Podobna fabryka ma w najbliższym czasie powstać u nas w Łodzi.

Od dawna wiadomo, że z węgla kamiennego można wyrabiać sztuczną benzynę i ciężkie oleje mineralne, dla nas nie odgrywa to wielkiej roli z racji posiadania w kraju własnych złoży ropy naftowej, — natomiast produkcja sztucznego kauczuku jest sprawą niezmiernie ważną i w tym kierunku przeprowadza się u nas bardzo poważne prace i badania. W czasie uroczystej akademii, z racji 20-lecia powstania Chemicznego Instytutu Badawczego, odbytej dn. 9 grudnia 1935, przemawiał między innymi dyrektor Instytutu, prof. Kling, który zanalizował szczegółowo obecne prace Instytutu, prowadzone w różnych dziedzinach. Między in. prof. Kling poświęcił dłuższy ustęp pracom nad wytworzeniem syntetycznego (sztucznego) kauczuku, mówiąc: [1])

> „Szerokie sfery poinformowane są o triumfach, jakie święci od lat chemia organiczna w dziedzinie interesującej syntezy mas plastycznych z kauczukiem na czele. Nasi sąsiedzi ze wschodu i zachodu szczycą się dużymi postępami w tych dziedzinach, opierając się na tych surowcach, które z ich względów gospodarczych najlepiej im się do tego celu nadają.
>
> Dzięki ostatnim sukcesom na Żoliborzu i Polska nie pozostaje w tyle. Instalacja, w dość dużej skali, pracująca u nas od miesięcy, bez przerwy dniem i nocą, pozwala na ocenę, że kwestia kauczuku syntetycznego w Polsce wchodzi na grunt realny. Pozwala też na otrzymywanie ze spirytusu — tego naszego narodowego surowca — takiej ilości produktu, który, zamieniony w przedmioty użytkowe: opony samochodowe, węże gumowe, elementy masek itp., stwierdza ich przydatność do specjalnych celów".

A dodać tutaj trzeba, że obok podium, na którym zasiadło w czasie uroczystości kuratorium Instytutu, ustawiono wyroby z syntetycznego kauczuku, wyprodukowanego w Instytucie, jak: opony samochodowe, skrzynki do akumulatorów, części gumowe samochodów, chodniki z keru itp.

---

[1]) Gazeta Polska z dn. 10 grudnia 1936 r., str. 2

Prace w kierunku syntetycznego tworzenia niektórych surowców są prowadzone bez przerwy w szeregu państw i nie ulega wątpliwości, że z biegiem czasu ludzkość dojdzie w tym kierunku do wielkich rezultatów. — Naturalnie, istnieje szereg surowców pierwszorzędnego znaczenia, szczególnie dla celów obronnych, jak np. metale, których syntetyczne stworzenie jest nie do pomyślenia; niemniej jednak w dzisiejszych czasach niepewności bezpieczeństwa dla całych narodów i państw, stworzenie wielu podstawowych surowców drogą syntetyczną, ma ogromne znaczenie.

* * *

Ogromna suma około 480 milionów złotych, wydanych na kupno surowców w roku 1935, i mająca tendencję do stałego wzrostu, wymaga dokładnego obznajmienia się z wartością, ilością i pochodzeniem surowców, sprowadzanych do kraju, jak również wywożonych od nas.

Ażeby zdać sobie sprawę z rodzaju surowców, jakie przywozimy i wywozimy, a nie obciążać zestawień surowcami, które sprowadzamy (ew. wywozimy) za drobne sumy, wszystkie surowce zostały podzielone na trzy grupy, zależnie od wielkości ich rocznego obrotu. I tak, nie uwzględniamy wcale surowców, których wartość przywozu, ew. wywozu, jest poniżej 10.000 zł. w ciągu całego roku, — surowce, których wartość przywozu, ew. wywozu, jest ponad 10.000 zł. a poniżej 100.000 zł. w ciągu jednego z dwóch ostatnich lat, tj. 1934 i 1935 r., jedynie rejestrujemy, natomiast dokładniejsze oświetlenie dajemy surowcom, których wwóz, ew. wywóz, wynosi ponad 100.000 zł. rocznie w jednym z dwóch ostatnich lat (1934 i 1935).

Naturalnie, w zestawieniach naszych, szczególnie rejestracyjnym, spotykamy dużo artykułów, które nie są charakterystycznie przywozowymi, ew. wywozowymi, dla danego kraju, co zwłaszcza rzuca się w oczy w zestawieniu rejestracyjnym, w dziale surowców pochodzenia roślinnego, — musieliśmy jednak artykuły tak rejestrować, jak podaje statystyka handlu zagranicznego Głównego Urzędu Statystycznego, by móc w dalszym ciągu naszej pracy wyciągać odpowiednie wnioski.

Główny Urząd Statystyczny podaje następujące surowce przywozowe wartości 10.000—100.000 zł. w jednym z dwóch ostatnich lat:

1. Pochodzenia roślinnego: zboża: żyto, proso, — arrowroot, sago, tapioka, maniok i ich namiastki, — nasiona: mieszanki traw i koniczyny czerwonej, nasiona marchwi, groch, nasiona cy-

korii, nasiona drzew liściastych i iglastych, nasiona gorczycy, lnu siewnego, konopi, — ziemniaki, — warzywa świeże: cebula, czosnek, ogórki, kapusta, sałata, łodygi rabarbaru, chmiel, grzybnia. Gruszki, chleb świętojański, migdały w łupinkach, orzeszki cedrowe. — Artykuły kolonialne: kakao prażone lub palone. Przyprawy kolonialne: goździki, imbir, badian, kwiat i gałka muszkatowa, liście bobkowe, kardamon. — Rośliny żyjące: drzewa i krzewy owocowe z obnażonymi korzeniami, róże i inne krzewy z obnażonymi korzeniami. Drewno egzotyczne farbiarskie. Żywice: drzew iglastych, asafetyda i oliban, balsamy toluański i peruwiański, styraks, żywica benzoesowa, żywice wonne dla celów perfumeryjnych. — Materiały do plecenia i wyściełania: piasawa, rafia. Tytoń: łodygi. Len międlony, — włókno kokosowe. Drewno: karpina, chrust i faszyna, — drewno drzew iglastych w szczapach, papierówka świerkowa i jodłowa, żerdzie, drągi i tyki, kłody i dłużyce dębowe i drzew liściastych. Korek: płyty, paski, kostki z kory korkowej.

2. Pochodzenia mineralnego: Żwir, łom ceglany i szamotowy, gips i alabaster w kawałkach, materiały hydrauliczne wiążące i domieszki hydrauliczne, bauksyt w kawałkach, marmury, bloki i płyty łupkowe, szmergiel i korund w kawałkach, grafit w kawałkach, sole naturalne nieoczyszczone, solanki, szlamy, masy do oczyszczania gazu zużyte, minerały asfaltowe z zawartością 20—70% substancji bitumicznej, kwiat siarczany, kamienie szlachetne i półszlachetne.

3. Pochodzenia zwierzęcego: Zwierzęta żywe: barany, owce i skopy, prosięta, psy, — ryby: białorybica, flądry, szproty, miód pszczeli, wosk pszczeli, włosie zwierzęce niesortowane i sortowane, — rogi, kopyta, racice surowe, róg płaszczony i łupany, gąbki morskie surowe i myte, fosforyty. Skóry owcze, — skóry futrzane: kuny, elki amerykańskie, nurki. Szerść: bydlęca, końska, odpadki jedwabiu naturalnego, jedwabne szarpie nieczesane.

Poniżej rejestrujemy surowce od nas wywożone wartości od 10.000—100.000 zł w jednym z dwóch ostatnich lat (1934 i 1935):

1. Pochodzenia roślinnego: nasiona: mieszanki traw, marchwi, innych warzyw, nasiona sosny pospolitej i innych, soczewica. Owoce dzikich drzew i krzewów: kasztany, jagody jałowcowe. Warzywa: kapusta świeża i inne, osobno nie wymienione. Owoce i jagody świeże, osobno nie wymienione. Koniczyna świeża i suszona. Wiklina koszykarska nieokorowana, ditto — w postaci obręczy nie-

okorowana, liście tytuniowe, bawełna surowa, wyczeski i odpadki jutowe. — Drewno: opałowe w okrąglakach liściastych twardych gatunków, ditto, — w szczapach, ditto, — w szczapach miękkich gatunków, — użytkowe w okrąglakach dębowe, ditto, — drzew liściastych, pale i piloty iglastych drzew do budowy portów, — kłody i dłużyce bukowe. — Odpadki kory korkowej.

2. Pochodzenia mineralnego: Piasek, gliny rodzime, gips i alabaster rodzimy w kawałkach, kamień budowlany w blokach i płytach, bursztyn surowy, azbest w kawałkach, włóknach i proszku, masy do oczyszczania gazu zużyte, wosk bitumiczny, kamienie szlachetne i półszlachetne.

3. Pochodzenia zwierzęcego: Gołębie żywe, — ryby żywe, śnięte i mrożone: węgorze, karasie, pstrągi, — zarybek i ikra do celów hodowlanych. Odpadki zwierzęce: rogi, kopyta, racice surowe, kości surowe nie mielone. Skóry surowe: końskie, owcze i inne osobno nie wymienione, — odpadki skórzane. Skóry futrzane surowe: sobole, szynszyle, lisy, foki, krety, szopy, piżmowce, — baranie. Wełna owcza surowa nie prana i prana, — odpadki wełniane barwne, pochodzące z szarpania szmat. Szerść wielbłądzia, lamy, angory.

* * *

Powyżej podane zestawienie jedynie rejestruje surowce, które, choć w bardzo niewielkich ilościach, jednakże sprawiają pewien ruch w naszym handlu zagranicznym. Z wykazu tego jest widoczne, iż bardzo wiele z wymienionych surowców, nazwijmy tak „plącze się“ niepotrzebnie, nie stanowią bowiem poważnego artykułu ani przywozowego, ani wywozowego. Naturalnie, specjalnie badać takich surowców nie będziemy, a przejdziemy do tej kategorii, w której obroty są o wiele znaczniejsze, bo ponad 100.000 zł, w przywozie lub wywozie, w ciągu jednego z dwóch ostatnich lat — 1934 i 1935. I to jest niewiele, jak na potrzeby naszego 34 milionowego państwa, jednakże surowce takie stanowią już poważniejsze artykuły, z którymi liczyć się należy.

Zanim przejdziemy do szczegółowego wykazu tych surowców, uważamy za konieczne podać tablicę, ilustrującą sumarycznie wszystkie te surowce, ujęte w poszczególne pokrewne grupy i ułożone podług wielkości ich wartości. Tablica I a przedstawia grupy surowców przywozowych, tablica I b — grupy surowców wywozowych. Z tablic tych jest widoczne, jakie grupy surowców zajmują czołowe miejsca w naszym imporcie i eksporcie, oraz na jaką ogólną sumę sprowadziliśmy i wywieźliśmy surowców w r. 1935.

Tablica Ia.

Przywóz			
Pochodzenie surowców	Zapotrzebowanie surowców	Grupa surowców	Przywieziono w 1935 r. w 1000 zł
roślinne	dla przemysłu	Materiały włókniste (gł. baw.)	121.548
zwierzęce	,, ,,	,, ,, (wełna) .	57.751
,,	,, ,,	Skóry surowe	33.017
roślinne	dla spożycia	Owoce świeże	27.945
mineralne	dla przemysłu	Żelazo stare, łom itp. . .	26.324
,,	,, ,,	Metale różne	22.699
zwierzęce	,, ,,	Skóry futrzane	22.049
roślinne	,, ,,	Tytoniowe liście	20.424
,,	dla spożycia	Artykuły kolonialne . . .	18.924
zwierzęce	,, ,,	Ryby	16.938
mineralne	dla przemysłu	Rudy, żużle, popioły . . .	15.710
roślinne	,, ,,	Surowce do wyrobu papieru	15.487
,,	,, ,,	Nasiona, ziarna i owoce oleiste	13.871
,,	dla spożycia	Zboża (gł. ryż)	8.552
,,	,, ,,	Owoce suszone	7.263
mineralne	dla przemysłu	Ziemie, gliny, kamienie . .	7.017
roślinne	,, ,,	Kauczuk	6.999
mineralne	,, ,,	Minerały	5.524
zwierzęce	,, ,,	Odpadki zwierzęce surowe	5.337
roślinne	dla spożycia	Orzechy, migdały	3.302
,,	dla przemysłu	Materiały do plecenia . . .	2.716
mineralne	,, ,,	Żelazo surówki	2.214
,,	,, ,,	Paliwa	2.131
roślinne	,, ,,	Żywice, gumy i woski . .	2.094
,,	dla spożycia	Korzenie kolonialne . . .	1.922
roślinne	dla rolnictwa	Nasiona różne	1.695
,,	dla przemysłu	Drewno egz. i kora korkowa	1.660
,,	dla rolnictwa	Rośliny żyjące i części . .	1.122
mineralne	dla przemysłu	Surowce chemiczne	987
,,	,, ,,	Wosk ziemny i bitumiczny	900
roślinne	,, ,,	Rośliny lecznicze i ich części	764
zwierzęce	,, ,,	Jedwab naturalny	641
,,	dla rolnictwa	Zwierzęta żywe (zarodowe)	583
roślinne	dla spożycia	Okopowe i warzywa . . .	274
,,	dla przemysłu	Bodiak do gremplowania .	231
,,	dla spożycia	Grzyby suszone	144
		Razem	476.759
		(w roku 1934) .	465.139

Tablica Ib.

Pochodzenie surowców	Zapotrzebowanie surowców	Grupa surowców (Wywóz)	Wywieziono w 1935 r. w 1000 zł
mineralne	dla przemysłu	Węgiel kamienny	131.136
roślinne	dla spożycia	Zboża	97.361
,,	dla przemysłu	Drewno surowe	27.826
zwierzęce	dla spożycia	Nabiał (gł. jaja)	26.819
mineralne	dla przemysłu	Metale	25.141
zwierzęce	dla spożycia	Zwierzęta żywe	22.439
roślinne	,, ,,	Strączkowe	16.359
,,	dla przemysłu	Materiały włókniste	15.452
zwierzęce	,, ,,	Odpadki surowe	13.043
mineralne	,, ,,	Minerały	7.314
zwierzęce	dla spożycia	Mięso świeże, mrożone	7.196
roślinne	dla rolnictwa	Nasiona buraków	7.174
zwierzęce	dla przemysłu	Skóry surowe	7.052
roślinne	dla rolnictwa	Nasiona traw	6.699
zwierzęce	dla przemysłu	Skóry futrzane	6.641
roślinne	dla spożycia	Okopowe i warzywa	5.928
,,	dla przemysłu	Chmiel	4.370
,,	,, ,,	Nasiona i ziarna oleiste	4.196
zwierzęce	dla spożycia	Ptactwo żywe	4.039
roślinne	dla przemysłu	Szmaty	2.656
mineralne	,, ,,	Żelazo surówki	2.194
zwierzęce	dla spożycia	Ptactwo bite	1.986
,,	dla przemysłu	Wełna, sierść i odpadki	1.822
mineralne	,, ,,	Ziemia, gliny, kamienie	1.442
roślinne	dla spożycia	Grzyby	1.292
,,	,, ,,	Jagody świeże (gł. żórawiny)	1.217
,,	dla rolnictwa	Pasza sucha	1.098
,,	dla przemysłu	Materiały do plecenia	956
mineralne	,, ,,	Wosk ziemny	851
zwierzęce	dla spożycia	Zwierzyna i dzikie ptactwo bite	567
,,	,, ,,	Raki żywe	530
,,	,, ,,	Ryby świeże, żywe i śnięte	471
mineralne	dla przemysłu	Rudy, żużle i popioły	442
roślinne	,, ,,	Rośliny lecznicze i ich części	395
		Razem	453.975
		(w r. 1934)	472.548

Przechodzimy teraz do właściwych wykazów surowców w obrocie naszego handlu zagranicznego. Być może znajdą się w nich pewne przeoczenia, niedokładności lub cyfrowe omyłki. Usilnym staraniem naszym było sprowadzić to do minimum, jednakże wobec wielkiej ilości poszczególnych pozycyj i ogromu liczb, są możliwe pewne drobne usterki.

Wykazy, o których mowa, a które są zestawione w tablicach II a i b, są opracowane bardzo szczegółowo, surowce podzielone na dwa działy: dla potrzeb przemysłu oraz potrzeb spożycia ew. potrzeb rolnictwa. Każdy dział ma trzy poddziały, a to: surowce pochodzenia roślinnego, zwierzęcego oraz mineralnego. Tablica II a podaje zestawienie surowców przywozowych, tablica II b — takież zestawienie surowców wywozowych. Pokrewne surowce w obydwóch tablicach są ujęte w oddzielne grupy. Przy wykazie każdego surowca jest podana jego ilość w tonach oraz wartość w 1.000 zł za ostatnie trzy lata, tj. r. 1933, 1934 i 1935. Dla celów porównawczych podane są również dane za r. 1929, tj. za ostatni rok dobrej koniunktury przed kryzysem. Uważaliśmy za wielce pożyteczne, by na każdy poszczególny surowiec była wyprowadzona przeciętna cena jednostkowa w złotych za jeden kwintal (q), czyli 100 kg. Ponieważ w ,,Rocznikach Handlu Zagranicznego", wydawanych przez Gł. Urząd Stat., jako wartość towaru rozumiana jest w a r t o ś ć na granicy celnej, lądowej lub morskiej, tj. dla przywozu — wartość w chwili wysyłki, zwiększona o koszty przewozu, ubezpieczenia itp. do granicy polskiej, a dla wywozu — wartość franco okręt (f. o. b.) lub franco wagon na polskiej granicy celnej, — było łatwo ustalić te ceny, dzieląc ogólną wartość danego surowca przez ogólną ilość kwintali. Ceny te rozumieć zatem należy franco granica polska, tj. przy przywozie — rzeczywista wartość towaru plus koszty od miejsca pochodzenia do polskiej granicy, przy wywozie — rzeczywista wartość towaru plus koszty, w rzeczywistości pobrane w obrębie kraju do jego granicy.

Ceny te podajemy za ostatnie trzy lata, a dla porównania podajemy również cenę za r. 1929. Bardzo często jest tak wielka różnica w cenach za lata 1933—1935 i ceną za rok 1929, że zakrawa wprost na mistyfikację. By uchronić się od takiego podejrzenia, w wypadkach bardziej jaskrawych podajemy w odpowiednich odsyłaczach ceny za lata przerwy, których z racji braku miejsca w wykazach nie podajemy, tj. za r. 1930—1932 wł. Odsyłacze takie prawie zawsze wykazują bardziej łagodne przejście od ceny za r. 1929 do cen za lata 1933—1935 włącznie.

Ceny za r. 1936 są prowizoryczne i podane jedynie tam, gdzie dany surowiec występuje zupełnie samodzielnie. Dane te zostały wzięte z grudniowego zeszytu czasopisma ,,Handel Zagraniczny Rzeczypospolitej Polskiej i w. m. Gdańska", wyd. Gł. Urzędu Stat.

Ruch przywozowych surowców

wartości ponad 100.000 złotych

Tablica II a. za lata 1929 oraz 1933—1935 wł.

Surowce	Przywozowe w tonach 1929	1933	1934	1935	Przywozowe w tysiącach złotych 1929	1933	1934	1935	Przeciętna cena za 100 kg w złotych 1929	1933	1934	1935	1936
Przemysłowe													*)
Pochodzenia roślinnego													
Drewno i kora:	—	—	—	—	—	—	**1.462**	**1.660**	—	—	—	—	—
egzotyczne w stanie surowym	1.652	1.081	—	—	1.126	437	—	—	68	40	—	—	—
garbarskie, kora, liście itp.	4.545	2.022	2.237	3.464	1.286	477	456	672	28	24	20	19	21
kora drzewa korkowego	2.360	1.097	1.708	2.026	4.314	724	1.006	988	183	66	59	49	50
Kauczuk:	—	—	—	—	—	—	**7.860**	**6.999**	—	—	—	—	—
surowy myty	2.763	3.358	4.951	4.254	13.051	3.944	7.615	6.835	472	117	154	161	201
mleko kauczukowe	—	—	161	113	—	—	245	164	—	—	153	146	
Żywice, gumy i woski rośl.:	—	—	—	—	—	—	**1.755**	**2.094**	—	—	—	—	—
szelak, kopale i inne żywice naturalne	444	374	534	726	3.683	779	1.024	1.226	830[1])	209	192	169	—
gumy wszelkie	335	320	246	231	958	486	302	322	286	152	123	139	—
woski rośl.: japoński, karnauba	150	118	214	234	662	242	429	546	443	206	201	234	—
Nasiona, ziarna i owoce oleiste	—	—	—	—	—	—	**26.017**	**13.871**	—	—	—	—	—
lnu do przerobu fabr.	20.788	12.984	7.688	—	13.084	3.615	1.957	—	63	28	25	—	50
dyni	5.845	29.931	1.819	2.477	507[2])	980[2])	81	87	87	32	44	35	—
słonecznika	550	18.550	18.571	7.092	342	3.427	3.054	1.066	62	18	16	15	16
palmowe	......[2])	....[2])	11.816	14.575	....[2])	....[2])	2.399	3.346	....	....	20	23	29
rycynowe	......[2])	....[2])	2.160	2.165	....[2])	....[2])	606	724	....	....	28	33	—
sezamowe	......[2])	....[2])	8.405	1.539	....[2])	....[2])	2.822	581	....	....	34	38	—
sojowe	......[2])	1.835	8.646	3,2	....[2])	378	1.444	1	....	21	17	31	22
kopra	0,1	16.357	41.385	25.763	0	5.911	10.638	7.959	—	36	26	31	37
orzechy ziemne	593	1.820	11.790	271	735	633	3.016	107	123	35	26	39	59
Materiały do plecenia:	—	—	—	—	—	—	**2.522**	**2.716**	—	—	—	—	—
trzcina, trzcinka, bambus nieobrobiony	1.365	777	703	740	1.381	571	393	371	101	73	56	50	—
trzcina, trzcinka, bambus obrobiony	148	16	44	42	312	79	206	215	211	506	465	508	—
korzeń ryżowy	365	323	238	271	972	613	391	388	267	190	165	143	—
fiber obrobiony i nieobrob.	—	—	984	1.188	—	—	702	840	—	—	71	71	—
łufa, morszczyny i inne materiały roślinne	3.607	3.306	3.231	3.792	2.610	1.141	713	757	72	35	22	20	—
słoma ryżowa	528	440	567	437	339	77	117	145	64	17	21	33	—
Rośliny lecznicze i ich części:	652	717	185	485	1.841	1.058	**307**	**764**	282	147	166	157	126
Orzechy kamienne, surowe:	6.480	482	1.078	1.227	547	141	**314**	**317**	84[3])	29	29	26	—
Bodiak do gremplowania	109	51	56	58	561	180	**215**	**231**	514	352	386	397	—

[1]) *W r. 1930 — 600 zł*
„ „ 1931 — 401 „
„ „ 1932 — 285 „

[2]) *podane razem w liczbach dla „dyni"*

[3]) *W r. 1930 — 76 zł*
„ „ 1931 — 55 „
„ „ 1932 — 41 „

*) *liczby tymczasowe wzięte z mies. „Handel Zagr. Rz. P. i w. m. Gdańska" zeszyt grudniowy 1936 r*

Dalszy ciąg tabl. II a (2).

Surowce	Przywozowe								Przeciętna cena za 100 kg w złotych				
	w tonach				w tysiącach złotych								
	1929	1933	1934	1935	1929	1933	1934	1935	1929	1933	1934	1935	1936
Materiały włókniste rośl.:	—	—	—	—	—	—	118.019	121.548	—	—	—	—	—
len trzepany	22	80	125	50	71	295	315	151	330	369	252	301	261
konopie międlone . . .	308	0	120	30	345	0	194	50	112	—	161	169	—
,, trzepane	1.428	599	120	2	2.696	880	148	2	189	147	124	100	—
,, czesane	147	8	102	81	423	12	251	210	287	152	246	260	260
juta	27.328	10.586	10.798	14.595	35.657	5.039	4.413	6.753	130	48	41	46	—
sisal i konopie manilla .	486	972	597	466	813	579	345	242	167[1])	60	58	52	—
bawełna surowa	60.466	58.423	65.999	65.739	256.748	94.624	111.068	112.806	424	162	168	172	174
baweln. odp. i wyczeski .	4.829	1.290	1.151	883	11.751	1.699	1.285	1.334	243[2])	132	112	151	142
Surowce do wyrobu papieru:	—	—	—	—	—	—	13.087	15.487	—	—	—	—	—
szmaty	19.627	18.333	19.837	20.118	27.464	8.119	11.164	13.757	140	44	56	68	95
skrawki pap. i makulatura	17.514	14.286	20.330	19.936	2.827	1.518	1.923	1.730	16	11	9	8,7	7,3
Przemysłowe													
Pochodzenia zwierzęcego													
Skóry surowe:	—	—	—	—	—	—	32.508	33.017	—	—	—	—	—
bydlęce	11.131	16.301	22.504	24.897	30.412	20.273	28.737	29.312	273	124	128	118	158
cielęce	631	458	419	464	2.406	860	747	945	381	188	178	204	234
końskie	1.657	1.217	2.175	1.824	4.443	1.133	2.366	1.997	268	93	109	109	122
owcze i koźle, odwłosione	148	98	301	364	593	149	658	763	401	153	219	210	—
Skóry futrzane surowe:	—	—	—	—	—	—	21.143	22.049	—	—	—	—	—
bobry morskie, gronostaje, lisy białe i niebieskie .	—	—	0,8	1,2	—	—	493	587	—	—	61.625	48.917	—
bobry rzeczne, błotne, tchórze, rysie, popielice, wydry	—	—	6,2	8,7	—	—	1.337	1.202	—	—	21.565	13.816	—
foki i krety	—	—	22,1	26,4	—	—	499	165	—	—	2.258	625	2.917
sobole, szynszyle, lisy srebr	—	—	1,5	3,5	—	—	1.153	2.329	—	—	76.867	66.543	—
skunksy, cywety, oposy, szopy, piżmowce . . .	—	—	57	72	—	—	3.750	4.213	—	—	6.591	5.892	8.611
świstaki, małpy, oposy am., antylopy itp. .	—	—	30	25	—	—	1.130	723	—	—	3.792	2.858	—
koty, króliki, zające . .	14	15	142	281	151	58	922	2.068	1.056	389	648	735	1.060
Karakuły, półkarakuły, wyporki	—	—	41	38	—	—	3.067	3.068	—	—	7.573	7.990	—
jagnięta strzyżone . . .	—	—	0,8	0,6	—	—	116	80	—	—	14.500	13.333	—
jagnięta inne	—	—	44	25	—	—	325	466	—	—	744	1.902	—
baranie	2.775	2.452	2.261	2.378	16.415	5.041	6.609	6.090	592	206	292	256	304
osobno niewymienione . .	—	—	50	22	—	—	732	323	—	—	1.452	1.475	—
Kawałki o 15 cm^2 i mniej	—	—	29	21	—	—	1.010	735	—	—	3.459	3.551	—
Odpadki zwierzęce surowe:	—	—	—	—	—	—	4.032	5.337	—	—	—	—	—
jelita surowe	3.824	715	1.054	1.341	9.240	1.949	2.839	3.684	242	273	269	275	—
jelita suszone	— [3])	— [3])	6,8	2,6	— [3])	— [3])	136	58	— [3])	— [3])	2.000	2.231	—
szczecina nieoczyszczona	135	38	67	76	767	93	217	352	568	245	324	464	—
,, oczyszczona .	49	34	20	24	684	424	305	527	1.390	1.251	1.548	2.233	—
włosy ludzkie	12,5	6,7	6,3	7,0	339	130	111	186	2.712	1.940	1.762	2.657	2.235
muszle morskie i rzeczne	357	348	299	369	771	550	424	530	216	158	142	144	174

[1]) *W r. 1930 — 340 zł*
,, ,, 1931 — 227 ,,
,, ,, 1932 — 170 ,,

[2]) *W r. 1930 — 175 zł*
,, ,, 1931 — 141 ,,
,, ,, 1932 — 140 ,,

[3]) *Razem z surowymi.*

Dalszy ciąg tabl. IIa (3)

Surowce	Przywozowe								Przeciętna cena za 100 kg w złotych				
	w tonach				w tysiącach zł								
	1929	1933	1934	1935	1929	1933	1934	1935	1929	1933	1934	1935	1936
Wełna i odpadki surowe:	—	—	—	—	—	—	62.742	57.751	—	—	—	—	—
owcza nieprana	11.011	14.182	12.269	15.089	76.890	37.157	40.913	35.487	698[1])	262	333	235	299
owcza prana	4.866	2.850	2.860	3.418	54.554	11.948	15.146	14.202	1.121[2])	419	530	416	496
wełn. odp., końce niebarw.	915	825	1.246	1.505	9.821	3.387	6.081	6.633	1.073[3])	411	488	441	—
,, ,, jednol. barw.	203	9,6	12,5	28	1.434	36	80	156	705[4])	375	640	561	—
królicza i zajęcza	35,4	21,8	31,6	69,3	987	355	522	1.273	2.788[5])	1.628	1.652	1.837	—
Jedwab naturalny:	—	—	—	—	—	—	830	641	—	—	—	—	—
grege, surowy	58	42	43	35	6.339	1.392	830	641	10.986[6])	3.354	1.930	1.837	2.100
Przemysłowe													
Pochodzenia mineralnego													
Ziemie, gliny, kamienie:	—	—	—	—	—	—	6.885	7.017	—	—	—	—	—
gliny rodzime	1.292.278	60.222	73.630	77.984	5.452	2.740	3.050	2.952	4,2	4,5	4,1	3,8	—
piasek	898.437	591.174	818.106	676.129	1.562	595	738	613	0,2	0,1	0,1	0,1	—
gips i alabaster rodzimy	1.106	654	1.130	1.255	99	44	88	121	9,0	6,7	7,8	9,6	9
kamienie polne i skalne nieobrobione	14.121	25.241	21.425	24.166	748	1.094	816	1.011	5,3	4,3	3,8	4,2	—
skaleń, fluoryt	—	—	5.950	7.535	—	—	450	569	—	—	7,6	7,6	—
kryolit naturalny	—	—	109	89	—	—	108	96	—	—	99	108	—
kamienie budowl. z gruba obtłuczone	8.325	2.650	1.257	801	734	225	120	126	8,8	8,5	9,5	15,7	—
kostki i półkostki bruk.	29.392	12.101	4.248	56	1.894	484	151	3	6,4	4,0	3,6	5,4	—
kamienie budowl. w blok., płytach	3.700	698	1.385	407	637	74	161	80	17	11	12	20	—
kamienie rozdrobn. i miel.	14.481	15.991	7.056	10.520	1.840	1.903	645	743	12,7	12,0	9,1	7,1	5,4
ziemia okrzemkowa	2.970	938	2.638	3.331	546	137	558	703	18	15	21	21	22
Minerały:	—	—	—	—	—	—	5.895	5.524	—	—	—	—	—
minerały zawierające bor	1.386	668	1.053	1.525	572	250	313	411	41	37	30	27	33
magnezyt rodzimy	3.886	2.045	2.254	2.211	838	410	471	456	22	20	21	21	—
talk rodzimy	2.333	2.566	2.983	3.263	573	475	499	455	25	19	17	14	—
szpat ciężki, witeryt	6.429	2.145	3.162	3.616	506	202	242	287	7,9	9,4	7,7	7,9	6,6
fosforyty	224.006	46.796	67.769	50.200	11.565	1.751	2.502	1.844	5,2	3,7	3,7	3,7	4,4
azbest w kawałk., włókn.	1.490	550	810	883	1.749	312	519	543	111	57	64	62	54
mika w kawałk., łuskach	24	53	35	54	320	128	132	159	[7]) 1.345	242	376	296	235
grafit w łuskach itp.	1.590	862	885	949	578	333	358	345	36	39	40	36	—
bursztyn surowy, dżet surowy	51	11	21	19	725	136	409	456	1.433	1.271	1.957	2.375	—
szmergiel, korund itp.	1.112	645	582	728	827	451	450	568	74	70	77	78	—
Rudy, żużle i popioły:	—	—	—	—	—	—	15.161	15.710	—	—	—	—	—
żelazne, powyżej 50%	520.972	144.321	136.804	243.885	27.414	5.405	4.489	5.493	5,3	3,7	3,3	2,3	—
,, inne	—	—	5.997	3.539	—	—	218	72	—	—	3,6	2,0	—
piryty	80.955	25.304	25.262	29.103	3.321	714	625	653	4,1	2,8	2,5	2,2	—
wypałki pirytowe	69.051	28.386	40.544	25.533	2.828	996	1.119	648	4,1	3,5	2,7	2,5	—
ołowiane	24.361	3.768	602	9.477	9.473	263	41	1.481	[8]) 39	7	7	16	—
cynkowa blenda	115.947	73.491	67.284	40.628	28.006	5.442	4.602	2.999	[9]) 24	7,4	6,8	7,4	} 6,5
,, inne	73.737	38.866	33.564	23.398	18.684	2.717	1.820	1.724	25	7,0	5,4	7,4	
manganowe	56.099	38.297	38.313	63.431	8.525	1.480	1.479	1.869	15	3,9	3,9	2,9	4,4
wszelkie inne	6.795	1.409	5.227	4.817	443	145	487	556	6,5	10	9,3	13	—
żużle, popioły opr. osob. wym.	17.773	624	1.098	886	3.252	102	281	215	18	16	26	24	23
Surowce chemiczne:	—	—	—	—	—	—	676	987	—	—	—	—	—
fosfor biały, żółty	2,2	43	43	70	13	140	123	180	591	327	289	256	—
jod	10	10	10	11,6	467	247	158	161	4.670	2.470	1.629	1.388	—
siarka surowa	139	613	1.531	3.344	39	102	233	486	28	17	15	15	} 15
,, oczyszczona	1.752	1.224	853	792	577	290	162	160	33	24	19	20	

[1]) *W r. 1930 — 473 zł. „ „ 1931 — 298 „ „ „ 1932 — 232 „*
[2]) *W r. 1930 — 891 zł. „ „ 1931 — 601 „ „ „ 1932 — 457 „*
[3]) *W r. 1930 — 764 zł. „ „ 1931 — 484 „ „ „ 1932 — 385 „*
[4]) *W r. 1930 — 817 zł. „ „ 1931 — 412 „ „ „ 1932 — 227 „*
[5]) *W r. 1930 — 2.730 zł. „ „ 1931 — 2.544 „ „ „ 1932 — 1.760 „*
[6]) *W r. 1930 — 8.186 zł. „ „ 1931 — 5.218 „ „ „ 1932 — 3.658 „*
[7]) *W r. 1930 — 856 zł. „ „ 1931 — 660 „ „ „ 1932 — 285 „*
[8]) *W r. 1930 — 38 zł. „ „ 1931 — 28 „ „ „ 1932 — 16 „*
[9]) *W r. 1930 — 18 zł. „ „ 1931 — 7,2 „ „ „ 1932 — 6,4 „*

Dalszy ciąg tabl. IIa (4)

Surowce	Przywozowe								Przeciętna cena za 100 kg w złotych				
	w tonach				w tysiącach złotych								
	1929	1933	1934	1935	1929	1933	1934	1935	1929	1933	1934	1935	1936
Paliwa:	—	—	—	—	—	—	**2.191**	**2.131**	—	—	—	—	—
węgiel kamienny	60.497	107.742	76.876	94.242	2.025	2.471	1.797	1.858	3,3	2,3	2,3	2,0	1,8
antracyt	294	12.582	13.266	9.173	23	476	394	273	7,8	3,8	3,0	3,0	2,9
Wosk ziemny i bitumiczny	51	49	261	636	150	141	**347**	**900**	293	291	133	142	139
Żelazo stare:	—	—	—	—	—	—	**23.011**	**26.324**	—	—	—	—	—
stare żeliwo lane, łom, odp.	14.673	11.967	28.790	38.536	2.289	696	2.017	2.697	15,6	5,8	7,0	7,0	—
wszelkie żelastwo	501.585	301.020	279.198	321.543	73.771	20.193	20.994	23.627	14,7	6,7	7,5	7,3	—
Żelazo surowe:	—	—	—	—	—	—	**1.677**	**2.214**	—	—	—	—	—
surówka żel. odlewnicza[1])	138	1.863	1.897	1.986	29	274	277	316	21	15	15	16	17
żelazo-chrom[1])	255	302	305	127	445	359	353	124	174	119	116	98	108
żelazo molibden-nikiel itp.[1])	5.738	376	313	780	2.381	1.527	936	1.652	—	406	299	212	—
żelazo fosfór-aluminium[1])	—	—	214	262	—	—	111	122	—	—	52	47	51
Metale:	—	—	—	—	—	—	**20.513**	**22.699**	—	—	—	—	—
miedź w wiórach, opiłkach itp.[2])	459	662	368	643	1.419	663	295	501	[3]) 309	100	80	78	94
miedź w gąskach itp.[2])	8.840	7.096	10.820	11.793	31.342	7.602	10.266	10.654	355	107	95	90	107
cyna w gąskach, złomie itp.[2])	782	585	753	922	7.284	3.425	4.716	5.483	932	585	626	595	535
nikiel w wiorach, opiłkach itp.[2])	0,1	3,2	1,0	45	1	20	5	202	1.000	625	500	452	—
nikiel w gąskach itp.[2])	298	236	284	328	2.093	1.504	1.629	1.707	703	638	573	521	521
aluminium w wiórach, opiłkach itp.[2])	96	57	70	123	280	71	97	183	290	124	138	149	—
alumin. w gąskach itp.[2])	621	508	535	954	2.588	1.458	1.504	2.423	417	287	281	254	227
rtęć[2])	21	11,4	21	12	510	98	159	107	[4]) 2.429	860	761	907	1.006
antymon[2])	159	133	195	166	229	101	165	225	144	76	85	135	134
SPOŻYWCZE I ROLNICZE													
Pochodzenia roślinnego													
Zboża:	—	—	—	—	—	—	**7.384**	**8.552**	—	—	—	—	—
pszenica	32.448	30.554	1.877	20	14.219	4.297	306	6	44	14	16	31	29
koński ząb	201	1.459	981	1.715	80	313	258	310	39	21	26	18	15
kukurydza	17.454	4.048	2.204	0,2	6.738	432	290	0	39	11	13	—	35
ryż niewyłuszczony	54.000	63.846	43.523	46.772	27.766	12.812	6.530	8.236	51	20	15	18	18
Okopowe i warzywa:	—	—	—	—	—		**240**	**274**	—	—	—	—	—
pomidory	273	405	377	434	485	230	240	274	178	57	64	63	76
Nasiona:	—	—	—	—	—	—	**1.304**	**1.695**	—	—	—	—	—
buraków cukrowych	—	—	3,6	2,0	—	—	163	59	—	—	4.528	2.950	—
warzywne	—	121	24,2	42,4	—	1.058	261	438	—	875	1.079	1.033	836
kwiatowe	18,6	5,6	2,4	4,5	159	176	123	190	855	3.143	5.125	4.222	6.200
lucerny i inne konicz.	138	139	118	218	416	277	301	430	301	199	255	197	171
drzew i krzewów owoc.	265	30,2	195	932	947	31	111	434	[5]) 357	103	57	47	51
Grzyby suszone	116	84	73	26	898	361	**345**	**144**	773	431	471	548	—
Owoce świeże:	—	—	—	—	—	—	**14.049**	**27.945**	—	—	—	—	—
arbuzy	614	1.293	1.133	1.570	255	185	187	335	42	14	17	21	20
wiśnie i czereśnie	509	440	263	180	493	267	166	133	97	61	63	74	79
śliwki	2.797	5.202	2.756	2.675	815	1.241	1.082	1.139	29	24	39	43	35
jabłka	5.968	6.042	3.215	3.074	3.149	3.384	1.610	1.793	53	56	50	58	51
cytryny	11.775	11.505	12.837	12.344	7.492	4.105	4.225	5.279	64	36	33	43	53
pomarańcze i mandarynki	4.360	2.522	2.753	33.732	5.339	1.544	1.790	15.355	122	61	65	46	47
grape fruits	—	—	815	351	—	—	508	205	—	—	62	58	—
winogrona	2.951	3.233	5.354	5.805	2.211	2.165	3.169	2.728	75	67	59	47	61
banany	—	1.492	2.125	1.928	—	1.140	1.312	978	—	76	62	51	52

[1]) *Metale nie należą do właściwych surowców.*

[2]) *Metale nie należą do właściwych surowców.*

[3]) *W r. 1930 — 228 zł*
„ „ 1931 — 162 „
„ „ 1932 — 98 „

[4]) *W r. 1930 — 2.612 zł*
„ „ 1931 — 2.314 „
„ „ 1932 — 1.410 „

[5]) *W r. 1930 — 146 zł*
„ „ 1931 — 120 „
„ „ 1932 — 220 „

Dalszy ciąg tablicy II a (5).

Surowce	Przywozowe								Przeciętna cena za 100 kg w złotych				
	w tonach				w tysiącach zł								
	1929	1933	1934	1935	1929	1933	1934	1935	1929	1933	1934	1935	1936
Owoce suszone:	—	—	—	—	—	—	**6.937**	**7.263**	—	—	—	—	—
śliwki suszone	6.524	7.016	6.186	6.750	9.141	4.552	4.333	4.479	140	65	70	66	52
figi suszone	333	469	953	1.145	374	232	509	564	112	49	53	49	61
daktyle suszone . . .	55	57	102	93	135	32	166	103	248	144	163	111	169
rodzynki wszelkie . . .	869	704	1.484	1.909	1.472	590	1.043	1.290	169	84	70	68	70
koryntki	820	788	806	817	1.272	689	626	547	155	87	78	67	70
brzoskwinie i morele . .	104	65	112	150	311	85	138	207	298	131	123	138	—
skórki z pomarańczy, cytryn	97	118	130	75	172	127	122	73	177	108	94	97	96
Orzechy i migdały:	—	—	—	—	—	—	**3.698**	**3.302**	—	—	—	—	—
orzechy laskowe	557	537	601	483	1.278	939	1.010	804	229	175	168	166	{ 168
orzechy włoskie	353	652	745	807	744	899	967	1.081	211	138	130	134	
migdały bez łupin . . .	468	255	492	530	2.673	855	1.404	1.351	571	335	285	255	305
jądra pestek, śliwek, moreli itp.	—	375	265	42	—	398	317	66	—	106	120	157	200
Korzenie kolonialne i inne:	—	—	—	—	—	—	**2.265**	**1.922**	—	—	—	—	—
wanilia	10,8	5,6	16,0	17,2	437	88	361	409	4.046[1])	1.571	2.256	2.378	—
cynamon	228	198	245	147	369	200	234	127	162	101	96	86	—
pieprz czarny i biały . .	1.232	1.059	1.023	993	7.880	1.446	1.337	1.186	640[2])	136	131	119	—
pieprz turecki	36	33	45	76	250	98	154	111	696[3])	302	341	147	—
ziele angielskie (piment)	216	163	224	137	1.096	138	179	89	507[4])	85	80	65	—
korzenie cykorii suszone	393	15	684	—	218	3	117	—	56	20	17	—	—
Artykuły kolonialne:	—	—	—	—	—	—	**21.476**	**18.924**	—	—	—	—	—
herbata	2.191	1.879	1.553	1.711	17.879	6.971	5.968	6.009	816[5])	371	384	351	364
kakao surowe	5.123	7.240	6.558	6.641	12.894	6.677	4.837	4.789	252[6])	92	74	72	83
kawa surowa	8.061	7.567	6.831	5.888	36.499	13.886	10.671	8.126	453[7])	184	156	138	121
Tytoń:	—	—	—	—	—	—	**21.995**	**20.424**	—	—	—	—	
liście	14.753	5.957	7.026	7.048	50.709	21.309	21.667	20.174	344	358	308	286	—
żyły, ogonki, miał itp. .	1.732	1.232	1.548	1.150	1.086	393	328	250	63	32	21	22	—
Rośliny żyjące i części:	—	—	—	—	—	—	**1.126**	**1.122**	—	—	—	—	
z korzeniami w bryle ziemi	587	174	179	182	1.680	337	347	333	286	194	194	183	—
cebulki, kłącze, korzonki itp.	396	138	176	165	1.583	525	604	587	399	380	343	355	309
kwiaty świeże	8,2	6,6	16,2	14,6	175	78	175	202	2.134	1.182	1.080	1.384	—
SPOŻYWCZE I ROLNICZE													
Pochodzenia zwierzęcego													
Zwierzęta żywe:	—	—	—	—	—	—	**835**	**583**	—	—	—	—	—
konie zarodowe	505[8])	24[8])	86[8])	128[8])	1.408	37	392	423	2.788[9])	1.542[9])	4.558[9])	3.305[9])	—
bydło rogate zarodowe .	101[8])	18[8])	13[8])	91[8])	151	15	32	138	1.495[9])	833[9])	2.462[9])	1.516[9])	2.500
trzoda chlewna	7.660[8])	6.275[8])	6.841[8])	784[8])	1.070	319	411	22	131[9])	50[9])	60[9])	28[9])	—
Ryby żywe, śnięte i mrożone:	—	—	—	—	—	—	**14.630**	**16.938**	—	—	—	—	—
dorszowate i inne morskie	943	247	244	295	881	111	83	116	93	45	34	39	—
karpie	931	172	206	135	3.356	257	225	107	361[10])	149	109	79	74
szczupaki	421	76	—	130	801	111	—	101	190	147	—	78	—
sandacze	727	729	599	505	1.573	1.058	647	435	216	144	108	86	146
leszcze	760[11])	345[11])	135[11])	310[11])	1.002[11])	411[11])	111[11])	207[11])	132[11])	119[11])	82[11])	67[11])	63
śledzie	15.287	5.398	4.042	5.159	6.810	1.506	1.316	1.443	45	28	33	28	30
śledzie solone	83.445	36.745	35.768	40.379	49.117	13.623	12.248	14.529	59	37	34	36	39

---

[1]) *W r. 1930 — 3.835 zł; „ „ 1931 — 3.012 „; „ „ 1932 — 2.275 „*

[2]) *W r. 1930 — 410 zł; „ „ 1931 — 254 „; „ „ 1932 — 193 „*

[3]) *W r. 1930 — 520 zł; „ „ 1931 — 479 „; „ „ 1932 — 326 „*

[4]) *W r. 1930 — 399 zł; „ „ 1931 — 119 „; „ „ 1932 — 96 „*

[5]) *W r. 1930 — 750 zł; „ „ 1931 — 644 „; „ „ 1932 — 462 „*

[6]) *W r. 1930 — 208 zł; „ „ 1931 — 149 „; „ „ 1932 — 114 „*

[7]) *W r. 1930 — 335 zł; „ „ 1931 — 265 „; „ „ 1932 — 240 „*

[8]) *Sztuk.*

[9]) *Za sztukę w złotych.*

[10]) *W r. 1930 — 215 zł; „ „ 1931 — 193 „; „ „ 1932 — 142 „*

[11]) *Leszcze i inne ryby osobno nie wymienione.*

Ruch surowców wywozowych
wartości ponad 100 000 złotych
za lata 1929 oraz 1933—1935 wł.

Tablica II b.

Surowce	Wywozowe w tonach 1929	1933	1934	1935	Wywozowe w tysiącach złotych 1929	1933	1934	1935	Przeciętna cena za 100 kg w złotych 1929	1933	1934	1935	1936
Przemysłowe													
Pochodzenia roślinnego													
Drewno surowe	—	—	—	—	—	—	**34.681**	**27.826**	—	—	—	—	—
opałowe miękkie w szczapach	123.507	15.686	7.387	6.687	5.110	278	121	106	4,1	1,8	1,6	1,6	—
żerdzie, drągi, tyki	3.912	4.609	2.092	6.804	231	271	145	221	5,9	5,9	6,9	3,2	3,1
papierówka osikowa	—	—	19.962	11.443	—	—	576	301	—	—	2,9	2,6	
papierówka świerkowa i jodłowa	1.172.022	337.408	313.805	315.860	78.496	10.241	10.089	10.264	6,7	3,0	3,2	3,2	3,9
papierówka z drzew iglastych i liściastych	—	—	17.816	8.365	—	—	610	248	—	—	3,5	3,0	
zrzyny i trzaski iglaste dla wyrobu miazgi drzewn.	49.883	19.112	21.928	20.531	2.465	517	539	475	4,9	2,7	2,5	2,3	—
kopalniaki w okrągłakach iglaste	415.376	48.293	45.148	51.713	22.893	1.477	1.578	1.874	5,5	3,1	3,5	3,6	4,7
kłody (kloce), dłużyce, dębowe	34.523	24.807	25.730	18.626	6.925	2.640	3.327	1.768	20,1	10,6	12,9	9,5	9,8
kłody (kloce), dłużyce drzew liściastych	10.227	6.499	9.145	8.361	1.011	329	438	428	9,9	5,1	4,8	5,1	—
kłody (kloce), dłużyce jesionowe	6.282	2.389	4.510	1.579	1.069	176	515	116	17,0	7,4	11,4	7,3	—
kłody (kloce), dłużyce brzozowe	15.141	3.002	20.414	24.953	1.455	125	735	1.036	9,6	4,2	3,6	4,2	—
kłody (kloce), dłużyce olszowe	86.014	37.098	27.420	19.847	9.464	2.384	2.189	1.755	11,0	6,4	8,0	8,8	10,3
kłody (kloce), dłużyce osikowe	39.714	17.941	14.662	12.457	3.802	1.396	1.015	702	9,6	7,8	6,9	5,6	5,6
kłody (kloce), dłużyce sosnowe	232.855	113.643	223.938	125.977	24.337	3.650	9.728	5.607	10,5	3,2	4,3	4,5	6,8
kłody (kloce), dłużyce in. drzew iglastych	87.539	26.886	44.896	46.129	8.126	1.179	1.777	1.745	9,3	4,4	4,0	3,8	3,8
słupy teletechn. i maszty z drzew iglastych	72.914	9.781	14.957	15.410	7.120	636	965	985	9,8	6,5	6,5	6,4	5,0
użytkowe twarde w okrągłakach	—	—	7.613	4.355	—	—	334	195	—	—	4,4	4,5	—
Nasiona i ziarna oleiste:	—	—	—	—	—	—	**4.465**	**4.196**	—	—	—	—	—
lnu do przerobu fabr.	14.554	76	2	1.179	9.812	30	1	369	67	39	59	31	22
rzepaku i rzepiku	12.696	5.600	1.914	896	9.640	2.689	987	383	76	48	52	42	40
gorczycy	1.356	1.506	2.067	1.653	1.129	751	1.066	796	84	50	52	48	46
maku	1.504	4.459	4.396	4.979	1.758	3.423	2.411	2.648	117	77	55	53	65
Materiały do plecenia:	—	—	—	—	—	—	**1.303**	**957**	—	—	—	—	—
wiklina koszykarska okorowana	4.975	3.004	2.190	1.542	2.328	820	898	645	47	27	41	42	—
wiklina w postaci obręczy okorowana	[1]	[1]	1.188	915	[1]	[1]	405	312	[1]	[1]	34	34	—
Rośliny leczn. i ich części:	677	764	359	328	1.980	498	**311**	**895**	147	65	87	121	152
Materiały włókniste rośl.:	—	—	—	—	—	—	**5.471**	**15.452**	—	—	—	—	—
lniana słoma	2.370	1.523	1.387	1.906	727	111	118	177	[2] 31	7,3	8,5	9,3	9,6
len międlony	7.199	347	672	3.088	10.253	300	797	3.978	[3] 142	87	119	129	115
,, trzepany	239	352	832	1.323	396	347	1.075	2.028	166	98	129	154	140
,, czesany	260	7,5	17	580	944	7	24	1.229	[4] 363	93	140	212	190
lniane pakuły, wytrzepki	[5]	[5]	530	681	[5]	[5]	246	243	[5]	[5]	46	36	—
lniane pakuły targane	[5]	[5]	373	414	[5]	[5]	268	469	[5]	[5]	72	113	—
lniane pakuły kądziel (wyczeski)	6.569	3.402	3.518	6.046	7.187	2.234	2.528	6.851	109	66	72	113	—
konopne wytrzepki, wyczeski	3.076	1.000	542	510	2.554	448	215	242	83	45	40	47	—
bawełniane odpadki i wyczeski	1.413	242	249	206	1.432	139	200	235	101	58	80	114	—
Surowce do wyr. papieru:	—	—	—	—	—	—	**2.075**	**2.656**	—	—	—	—	—
szmaty	3.206	4.735	5.942	7.107	1.670	1.652	2.075	2.656	52	35	35	37	46

[1] *Razem z poprzednią pozycją.*

[2] *W r. 1930 — 22 zł, ,, ,, 1931 — 11 ,, ,, ,, 1932 — 7,4 ,,*

[3] *W r. 1930 — 97 zł, ,, ,, 1931 — 72 ,, ,, ,, 1932 — 85 ,,*

[4] *W r. 1930 — 247 zł, ,, ,, 1931 — 159 ,, ,, ,, 1932 — 137 ,,*

[5] *Razem z kądzielą i wyczeskami).*

Dalszy ciąg tabl. II b (2)

Surowce	Wywozowe								Przeciętna cena				
	w tonach				w tysiącach złotych				za 100 kg w złotych				
	1929	1933	1934	1935	1929	1933	1934	1935	1929	1933	1934	1935	1936
PRZEMYSŁOWE													
Pochodzenia zwierzęcego													
Skóry surowe:	—	—	—	—	—	—	**4.725**	**7.052**	—	—	—	—	—
bydlęce	2.073	3.894	808	437	5.144	3.622	923	477	248	93	114	109	116
cielęce	2.486	4.157	1 744	3.372	10.459	6.358	3.500	6.251	[3]) 421	153	201	185	248
końskie	477	849	119	61	1.167	530	100	47	245	62	84	77	83
owcze i koźle	129	18	56	64	564	23	202	277	437	127	362	431	—
Skóry futrzane surowe:	—	—	—	—	—	—	**5.464**	**6.641**	—	—	—	—	—
bobry morskie, gronostaje, lisy białe i niebieskie	—	—	0,0	0,3	—	—	5	101	—	—	—	33.667	—
bobry rzeczne, błotne, rysie, popielice, wydry, tchórze	—	—	12	10,6	—	—	735	622	—	—	6.125	5.868	—
kuny, elki amer., nurki	—	—	0,4	1,0	—	—	145	632	—	—	36.250	63.200	—
koty, króliki, zające	399	524	533	923	3.975	1.743	1.874	2.368	995	333	352	257	416
karakuły, półkarakuły, wyporki	—	—	0,2	0,9	—	—	9	123	—	—	4.500	13.667	—
koźle	114	124	43	24	699	509	274	103	615	411	634	424	—
osobno nie wymienione	—	—	46	49	—	—	2.199	2.461	—	—	4.833	5.053	—
skórki ptasie z piórami	—	—	57	63	—	—	223	231	—	—	390	370	429
Odpadki zwierzęce surowe:	—	—	—	—	—	—	**13.443**	**13.043**	—	—	—	—	—
kostny śrut	—	404	606	1.403	—	44	82	126	—	11	14	15	—
kostna mąka	245	1.268	168	917	67	159	22	120	27	13	13	13	—
jelita surowe	[1]) 457	[1]) 580	297	205	[1]) 1.372	[1]) 1.439	478	375	[1]) 301	[1]) 248	161	154	—
,, suszone	patrz surowe		31	22	patrz surowe		316	282	patrz surowe		1.019	1.259	—
pęcherze	—	—	20	22	—	—	130	193	—	—	650	877	—
żołądki	95	109	100	108	563	1.466	1.367	1.338	[4]) 590	1.346	1.372	1.235	1.094
pierze nieoczyszczone	patrz oczyszczone		558	592	p. oczyszczone		1.421	1.503	p. oczyszczone		255	254	
pierze oczyszczone	[2]) 1.893	[2]) 1.227	807	344	[2])11.409	[2]) 4.799	3.555	1.548	[2]) 603	[2]) 391	440	450	—
puch ptasi	40	80	107	171	828	994	1.188	1.577	[5]) 2.070	1.243	1.114	921	—
szczecina oczyszczona	330	300	263	298	4.476	3.722	4.382	5.555	1.358	1.241	1.665	1.863	—
włosie zwierzęce oczyszcz.	312	109	91	79	1.487	575	502	406	477	528	550	513	630
Wełna, szerść i odp. surowe:	—	—	—	—	—	—	**1.116**	**1.822**	—	—	—	—	—
wełniane odpadki	1.178	485	393	479	5.112	801	698	732	434	165	178	153	—
garbarska wszelka	982	697	645	655	670	264	292	428	68	38	45	65	—
królicza i zajęcza (szerść)	104	—	8	30	4.426	—	126	662	4.272	—	1.500	2.199	—

[1]) *Razem z suszonymi.* [2]) *Razem z nieczyszczonymi* [3]) *W r. 1930 — 351 zł. ,, ,, 1931 — 259 ,, ,, ,, 1932 — 134 ,,* [4]) *W r. 1930 — 570 zł. ,, ,, 1931 — 501 ,, ,, ,, 1932 — 871 ,,* [5]) *W r. 1930 — 2.512 zł. ,, ,, 1931 — 1.653 ,, ,, ,, 1932 — 1.482 ,,*

Dalszy ciąg tabl. IIb (3)

Surowce	Wywozowe w tonach 1929	1933	1934	1935	Wywozowe w tysiącach złotych 1929	1933	1934	1935	Przeciętna cena za 100 kg w złotych 1929	1933	1934	1935	1936
PRZEMYSŁOWE													
Pochodzenia mineralnego													
Ziemie, gliny, kamienie:	—	—	—	—	—	—	**367**	**1.442**	—	—	—	—	—
dolomit rodzimy surowy	106.908	21.956	40.882	54.479	411	104	199	268	0,4	0,5	0,5	0,5	—
mater. hydrauliczne wiążące i domieszki	5.162	141	2.302	16.140	—	—	168	1.174	—	—	7,3	7,3	6,3
Minerały:	—	—	—	—	—	—	**5.225**	**7.314**	—	—	—	—	—
sól kamienna przemysł. i bydlęca	38.710	19.748	12.217	7.576	2.155	1.257	378	294	5,6	6,4	3,1	3,9	2,7
sole potasowe naturalne	13.184	57.828	44.950	83.521	972	6.670	4.847	7.020	7,4	11,5	10,8	8,4	—
Rudy, żużle, popioły:	—	—	—	—	—	—	**403**	**442**	—	—	—	—	—
żelazne niżej 50%	97.994	430	8.066	1.972	1.898	7	163	25	1,9	1,6	2,2	1,3	—
żużle, zawierające miedź (szlaka miedź)	988	634	33	1.238	185	72	2	177	18,7	11,3	6,2	14,3	—
żużle żelazne (szlaka żel.)	3.169	9.942	11.847	11.828	91	201	238	240	2,9	2,0	2,0	2,0	—
Paliwa:	—	—	—	—	—	—	**157.966**	**131.136**	—	—	—	—	—
węgiel kamienny	13.911.612	9.097.917	9.879.969	8.906.318	384.080	166.680	157.966	131.136	[1]) 2,8	1,8	1,6	1,5	1,6
Wosk ziemny, opr. osob. wymienionego.	987	498	221	312	2.123	1.050	538	851	215	211	244	272	—
Żelazo:	—	—	—	—	—	—	**2.157**	**2.194**	—	—	—	—	—
surówka manganowa (ferro-mangan)	4.481	2.449	11.842	8.290	2.727	436	1.880	1.381	[2]) 61	18	16	17	18
surówka krzemowa (ferro-silicium)	—	27	0,2	331	—	10	0	187	—	37	—	56	40
surówka chromowa (ferro-chrom)	—	54	347	812	—	40	277	626	—	74	80	77	76
Metale:	—	—	—	—	—	—	**27.344**	**25.141**	—	—	—	—	—
cynk w gąskach itp.	132.581	62.860	62.711	54.638	143.887	29.882	25.039	21.215	109	48	40	39	39
cynkowy pył	7.860	4.718	3.775	4.616	7.491	2.353	1.622	1.720	95	50	43	37	39
ołów w prętach	15.426	135	849	3.572	15.591	51	276	1.439	101	38	32	40	47
kadm	0,7	16	127	144	15	64	407	767	[3]) 2.143	403	321	534	891

[1]) *W r. 1930 — 2,7 zł.*
„ „ 1931 — 2,5 „
„ „ 1932 — 2,1 „

[2]) *W r. 1930 — 53 zł.*
„ „ 1931 — 38 „
„ „ 1932 — 32 „

[3]) *W r. 1930 — 1.328 zł.*
„ „ 1931 — 833 „
„ „ 1932 — 835 „

Dalszy ciąg tabl. II b (4)

Surowce	Wywozowe								Przeciętna cena za 100 kg w złotych				
	w tonach				w tysiącach złotych								
	1929	1933	1934	1935	1929	1933	1934	1935	1929	1933	1934	1935	1936
SPOŻYWCZE I ROLNICZE													
Pochodzenia roślinnego													
Zboża:	—	—	—	—	—	—	**97.906**	**97.361**	—	—	—	—	—
pszenica	1.935	41.929	79.136	68.860	854	8.466	14.483	8.851	44	20	18	13	16,3
żyto	200.391	366.218	454.477	414.214	59.062	39.312	44.338	43.581	30	11	10	11	12,2
jęczmień	244.276	145.474	265.193	285.224	81.922	18.446	35.887	33.303	34	13	14	12	12,1
owies	37.623	15.380	25.538	89.977	10.868	2.263	3.064	10.594	29	15	12	12	11,5
gryka i tatarka	13.058	2.320	670	7.464	5.054	444	134	1.032	39	19	20	14	12,3
Strączkowe:	—	—	—	—	—	—	**12.171**	**16.359**	—	—	—	—	—
groch	34.796	26.966	14.472	16.545	20.285	7.839	4.506	5.913	58	29	31	36	27
fasola	31.354	13.286	7.680	16.158	23.067	4.384	3.015	5.450	74	33	39	34	31
seradela	2.030	763	889	1.320	1.197	187	225	275	59	25	25	21	35
bobik	1.167	1.097	1.400	3.013	423	191	240	531	36	17	17	18	16
łubin	26.060	6.655	11.167	14.071	8.431	757	1.122	1.637	32	11	10	12	16,1
wyka i peluszka	21.529	15.256	16.165	10.172	10.658	3.138	3.063	2.553	50	21	19	25	21,4
Okopowe i warzywa:	—	—	—	—	—	—	**5.140**	**5.928**	—	—	—	—	—
buraki cukrowe	86.551	67.053	75.601	82.110	4.615	2.422	3.386	3.420	5,3	3,6	4,5	4,1	5,3
cebula	568	148	688	813	193	26	91	151	34	18	13	19	15,3
ziemniaki	77.019	20.817	24.920	28.368	6.839	1.030	1.663	2.357	8,9	5	6,7	8,3	9,2
Nasiona traw:	—	—	—	—	—	—	**10.108**	**5.972**	—	—	—	—	—
koniczyny czerwonej	5.555	5.438	3.400	2.309	11.971	7.504	5.873	3.162	215	138	173	137	145
koniczyny białej	4.614	3.061	2.818	1.746	11.417	4.171	3.595	2.127	247	136	128	122	127
esparcety	1.544	795	616	686	913	279	173	178	59	35	28	26	—
tymotkirazem zrajgrasem	1.299	974	819	[1]) 478	668	456	467	[1]) 505	51	47	57	[1]) 106	—
Nasiona buraków:	—	—	—	—	—	—	**9.262**	**7.174**	—	—	—	—	—
cukrowych	4.920	6.532	6.781	3.746	7.287	6.572	8.478	5.836	148	101	125	156	99
pastewnych	287	863	724	1.156	525	614	784	1.338	182	71	108	116	73
Grzyby:	—	—	—	—	—	—	**1.266**	**1.292**	—	—	—	—	—
świeże	768	522	502	753	657	198	227	290	86	38	45	39	—
suszone	106	141	140	156	873	855	1.039	1.002	822	606	741	644	642
Jagody świeże	—	—	—	—	—	—	**1.199**	**1.217**	—	—	—	—	—
żórawiny, jeżyny, borówki czarne jagody	3.016	4.290	4.664	3.816	1.925	1.279	1.199	1.217	64	30	26	32	31
Chmiel	2.589	1.198	1.926	1.683	7.301	5.174	**7.989**	**4.370**	282	432	416	260	195
Pasza sucha:	—	—	—	—	—	—	**493**	**1.098**	—	—	—	—	—
siano	4.612	4.148	4.645	3.950	484	341	375	285	10,5	8,2	8,1	7,2	—
słoma	267	659	2.898	17.429	20	32	118	813	7,5	4,9	4,1	4,7	—

[1]) *Czysta tymotka bez rajgrasu.*

Dalszy ciąg tabl. II b (5).

Surowce	Wywozowe w tonach 1929	1933	1934	1935	Wywozowe w tysiącach złotych 1929	1933	1934	1935	Przeciętna cena za 100 kg w złotych 1929	1933	1934	1935	1936
SPOŻYWCZE I ROLNICZE													
Pochodzenia zwierzęcego													
Zwierzęta żywe: 1)	—	—	—	—	—	—	**22.924**	**22.439**	—	—	—	—	—
konie, oprócz zarodowych	1) 20.849	1) 17.509	1) 14.587	1) 7.870	6.849	3.207	3.036	2.040	2) 329	2) 183	2) 208	2) 259	391
bydło rogate zarodowe .	1) 2.546	1) 1.185	1) 847	1) 943	3.054	888	654	856	2) 1.200	2) 749	2) 772	2) 908	—
bydło rogate inne . . .	1) 26.733	1) 1.050	1) 5.807	1) 14.013	12.975	402	1.553	3.415	2) 485	2) 383	2) 267	2) 244	—
barany, owce, skopy . .	1) 5.877	1) 8.820	1) 3.841	1) 3.040	543	333	150	127	2) 92	2) 38	2) 39	2) 42	34
trzoda chlewna opr. zarod.	1) 959.958	1) 107.015	1) 154.606	1) 150.753	185.166	12.168	17.531	16.001	2) 193	2) 114	2) 113	2) 106	133
Mięso świeże, mrożone, solone:	—	—	—	—	—	—	**3.207**	**7.196**	—	—	—	—	—
cielęce	5.808	1.201	941	942	14.367	939	816	741	247	78	87	79	92
wieprzowe	9.909	1.446	1.435	3.972	27.327	1.690	1.293	5.036	276	117	90	127	146
baranie	64	519	580	655	168	877	969	1.142	262	169	167	174	183
końskie	713	500	406	876	244	106	129	277	34	21	32	32	—
Ptactwo żywe:	—	—	—	—	—	—	**5.366**	**4.039**	—	—	—	—	—
gęsi	1) 1.474.107	1) 1.250.317	1) 627.982	1) 338.441	14.384	5.435	3.428	1.823	2) 9,8	2) 4,3	2) 5,5	2) 5,4	5,6
kury	1) 206.579	1) 399.682	1) 903.546	1) 1.048.612	670	817	1.938	2.216	2) 3,2	2) 2,0	2) 2,1	2) 2,1	2,0
Ptactwo bite:	—	—	—	—	—	—	**3.194**	**1.986**	—	—	—	—	—
indyki	14	141	87	216	48	346	196	472	345	246	225	218	—
kury	92	984	1.301	713	251	2.646	2.998	1.514	273	269	230	212	178
Zwierzyna i dzikie ptactwo bite	—	—	—	—	—	—	**565**	**567**	—	—	—	—	—
ptactwo dzikie	40	188	132	111	188	518	353	293	470	276	267	263	—
zwierzyna dzika	908	463	276	379	2.245	394	212	274	247	85	77	72	—
Ryby świeże, żywe i śnięte:	—	—	—	—	—	—	**373**	**471**	—	—	—	—	—
łososie	191	83	49	79	1.604	373	256	384	839	450	522	489	584
szproty	—	—	402	358	—	—	117	87	—	—	29	24	—
Raki żywe:	499	420	454	360	654	711	**710**	**530**	131	169	156	147	175
Nabiał:	—	—	—	—	—	—	**23.621**	**26.819**	—	—	—	—	—
mleko, śmietanka, śmietana	990	168	848	95	357	31	169	19	36	18	20	20	23
jaja	53.493	23.506	21.229	22.952	142.504	33.621	23.452	26.800	266	143	110	117	115

1) *Sztuk.* 2) *Za sztukę.*

Z wyżej podanych tablic II a i b możemy wyprowadzić cały szereg wniosków, i tak (dane za r. 1935):

1. Największą ilość surowców sprowadziliśmy dla celów przemysłowych, bo za sumę 367.671 tysięcy złotych, tj. przeszło 77% całego importu surowców, — w tym surowce roślinnego pochodzenia stoją na pierwszym miejscu z bawełną na czele (około 113 mil. zł), następnie idą surowce zwierzęcego pochodzenia z wełną (około 58 mil. zł) oraz skórami zwyczajnymi i futrzanymi (przeszło 55 mil. zł) na czele, — na trzecim miejscu znajdują się surowce pochodzenia mineralnego ze starym żelastwem (przeszło 26 mil. zł) i metalami (około 25 mil. zł) na czele.

Dla celów spożywczych i rolniczych sprowadziliśmy surowców za sumę przeszło 109 mil. zł, czyli około 23% całego importu surowców, w tym pochodzenia roślinnego za sumę około 92 mil. zł z owocami świeżymi i suszonymi (przeszło 35 mil. zł), tytoniem (przeszło 20 milj. zł) i artykułami kolonialnymi (około 19 mil. zł) na czele, — pochodzenia zwierzęcego zaledwie za sumę około 18 mil. zł, a w tym za 17 milj. zł ryb, — czyli w imporcie naszym przodującymi surowcami są materiały włókniste: b a w e ł n a i w e ł n a, następnie s k ó r y i o w o c e ś w i e ż e i s u s z o n e.

Inaczej rzecz się przedstawia z surowcami wywożonymi od nas — przede wszystkim jest ich blisko o 23 mil. zł mniej, jak surowców sprowadzanych, następnie wartość tych surowców dla celów przemysłowych wynosi sumę przeszło 249 mil. zł, czyli około 55% całego naszego surowcowego eksportu, — dla celów spożycia i rolniczych wartość naszych eksportowanych surowców w r. 1935 przekracza 205 mil. zł, tj. przeszło 45% całego naszego surowcowego wywozu. — Powyższe wskazuje, że, gdy z surowców przywozowych główna część idzie na potrzeby przemysłu — z surowców wywozowych na potrzeby przemysłowe idzie blisko o 119 mil. zł, czyli 22% mniej, jak w surowcach przywozowych. Za to, o te 22% wywozimy więcej surowców dla spożycia i celów rolnictwa, jak przy surowcach przywozowych.

Na czele surowców wywozowych dla potrzeb przemysłu znajdują się surowce pochodzenia mineralnego, bo za sumę około 169 mil. zł, z węglem kamiennym (131 mil. zł) oraz metalami (25 mil. zł) na czele — następnie idą surowce pochodzenia roślinnego z surowym drewnem (około 28 mil. zł) na czele — wreszcie surowce pochodzenia zwierzęcego (około 29 mil. zł) z odpadkami zwierzęcymi, jak: szczecina, żołądki, puch, pierze itp. (13 milj. zł) na czele.

Dla celów spożywczych i dla rolnictwa wywozimy surowców za sumę przeszło 205 mil. zł, w czym najwięcej pochodzenia roślinnego, bo za

sumę przeszło 141 mil. zł, w tym zbóż za przeszło 97 mil. zł — surowców pochodzenia zwierzęcego wywieźliśmy za sumę około 64 mil. zł, w czym jaja (około 27 mil. zł) oraz żywe zwierzęta (przeszło 22 mil. zł) zajmują czołowe miejsca. — Ogółem pierwsze miejsce w naszym wywozie surowców zajmuje węgiel kamienny i zboża, następnie surowe drewno, jaja, metale i żywe zwierzęta.

2. Jeżeli porównamy ogólny przywóz do Polski w tonażu, który wynosił 5.087.877 ton za r. 1929, z tonażem za r. 1935, wynoszącym 2.572.830 ton — widzimy, że przywóz ten zmniejszył się prawie do połowy. Wprawdzie główniejsze surowce przywozowe wykazują przeważnie zmniejszenie tonażu, jednakże dużo surowców pokazuje wzrost wagi za r. 1935 w porównaniu z r. 1929, w którym mieliśmy jeden z największych przywozów za ostatnie dziesięciolecie. — Nie możemy zestawiać ogólnych rezultatów tonażu i wartości za lata przez nas porównywane, albowiem wskutek zmiany sposobu rejestrowania towarów przez Główny Urząd Statystyczny od r. 1934, jest niepomiernie trudno, a czasami niemożliwie, porównywać dane z okresu przed i po r. 1934, czyli, jak to czynimy obecnie, porównywując dane z r. 1935 z takimi z r. 1929. — Ażeby stwierdzić wyżej powiedziane, możemy jedynie przytoczyć cały szereg ważniejszych surowców przywozowych, których nomenklatura była jednakowa w obu okresach i których dane liczbowe są wyprowadzone jak za pierwszy, tak i za drugi okres.

Dla potrzeb przemysłu sprowadziliśmy w r. 1935 więcej jak w r. 1929 następujących surowców [1])

pochodzenia roślinnego:

kauczuk	2.763 —	4.254	ton
szellak, kopale itp.	444 —	726	„
woski rośl.: japoński i karnauba	150 —	234	„
nasiona słonecznika	550 —	7.092	„
lufa, morszczyny itp.	3.607 —	3.792	„
bawełna surowa	60.466 —	65.739	„
szmaty	19.627 —	20.118	„
makulatura i skrawki papierowe	17.514 —	19.936	„

pochodzenia zwierzęcego:

skóry bydlęce surowe	11.131 —	24.897	ton
skóry końskie surowe	1.657 —	1.824	„
skóry owcze i kozie surowe	148 —	364	„
wełna owcza nieprana	11.011 —	15.089	„
wełniane odpadki	915 —	1.505	„

pochodzenia mineralnego:

gips i alabaster rodzimy	1.106 —	1.255	ton
kamienie skalne i polne	14.121 —	24.166	„

[1]) Pierwsze liczby przy nazwie surowca oznaczają ilość ton w r. 1929, drugie — w r. 1935.

pochodzenia mineralnego:

ziemie okrzemkowe	2.970 —	3.331	ton
minerały zawierające bor	1.386 —	1.525	„
talk rodzimy	2.333 —	3.263	„
rudy manganowe	56.099 —	63.431	„
fosfór	2,2 —	70	„
jod	10 —	11,6	„
siarka surowa	139 —	3.344	„
węgiel kamienny	60.497 —	94.242	„
antracyt	294 —	9.173	„
wosk ziemny i bitumiczny	51 —	636	ton
stare żelastwo, łom itp.	14.673 —	38.536	„
surówka żel. odlewn.	138 —	1.986	„
metale: miedź	9.299 —	12.436	„
cyna	782 —	922	„
nikiel	298 —	373	„
aluminium	717 —	1.077	„
antymon	159 —	166	„

Dla potrzeb spożycia i rolnictwa sprowadziliśmy w r. 1935 więcej, jak w r. 1929, następujących surowców[1]):

pochodzenia roślinnego:

koński ząb	201 —	1.715	ton
pomidory	273 —	434	„
Nasiona: traw, lucerny	138 —	218	„
Nasiona: drzew i krzewów owoc.	265 —	932	„
Owoce świeże:			
arbuzy	614 —	1.570	„
pomarańcze i mandarynki	4.360 —	33.732	„
winogrona	2.951 —	5.805	„
banany	— —	1.928	„
Owoce suszone:			
śliwki	6.524 —	6.750	ton
figi	333 —	1.145	„
daktyle	55 —	93	„
rodzynki	869 —	1.909	„
brzoskwinie i morele	104 —	150	„
orzechy włoskie	353 —	807	„
migdały bez łupin	468 —	530	„
wanilia	10,8 —	17,2	„
pieprz turecki	36 —	76	„
kakao	5.123 —	6.641	„
kwiaty świeże	8,2 —	14,6	„

Co się tyczy surowców od nas wywożonych, podobne zestawienie przedstawia się następująco: dla potrzeb przemysłu wywieźliśmy w roku 1935 więcej, jak w r. 1929, surowców[1]):

pochodzenia roślinnego:

nasienie gorczycy	1.356 —	1.653	ton
„ maku	1.504 —	4.979	„
len trzepany	239 —	1.323	„
„ czesany	260 —	580	„
szmaty	3.206 —	7.107	„

pochodzenia zwierzęcego:

skóry cielęce	2.486 —	3.372	ton
mąka kostna	245 —	917	„
żołądki	95 —	108	„
puch ptasi	40 —	171	„
skóry futrz. kotów, królików, zajęcy	399 —	923	„

pochodzenia mineralnego:

sole potasowe	13.184 —	83.521	ton
materiały hydr. wiążące i domieszki	5.162 —	16.140	„
szlaka miedziana	988 —	1.238	„
szlaka żelazna	3.169 —	11.828	„
surówka manganowa	4.481 —	8.290	„
kadm	0,7 —	144	„

[1]) Pierwsze liczby przy nazwie surowca oznaczają ilość ton w r. 1929, drugie — w r. 1935.

dla spożycia i potrzeb rolnictwa wywieźliśmy w r. 1935 więcej, jak w r. 1929, surowców [1])

pochodzenia roślinnego:

pszenica . . .	1.935 —	68.860	ton
żyto	200.391 —	414.214	,,
jęczmień . .	244.276 —	285.224	,,
owies	37.623 —	89.977	,,
bobik	1.167 —	3.013	,,
cebula . . .	568 —	813	,,
nasiona buraków past. .	287 —	1.156	,,
grzyby suszone	106 —	156	,,
żórawiny, borówki, jerzyny, czarne jagody . .	3.016 —	3.816	,,
słoma	267 —	17.429	,,

pochodzenia zwierzęcego:

mięso baranie.	64 —	655	ton
mięso końskie	713 —	876	,,
kury żywe . .	206.579 sztuk —	1.048.612	sztuk
indyki bite .	14 —	216	ton
kury bite . .	92 —	713	,,
ptactwo dzikie bite . . .	40 —	111	,,

3. Ogólna wartość naszego przywozu w r. 1929 wynosiła 3,110,982 tysięcy złotych, w r. 1935 — 860,645 tys. zł, czyli spadła prawie do $^1/_4$. Wprawdzie widzieliśmy pod 2), że nastąpiła duża zniżka w tonażu, jednakże o wiele większą zniżkę wykazuje wartość prawie wszystkich surowców, zarówno przywozowych, jak wywozowych.

Po za niżej podanymi przywozowymi surowcami, których przeciętne ceny podniosły się w r. 1935 w porównaniu z r. 1929, a to [2]):

trzcina, trzcinka, bambus obrobiony	211 —	506 —	465 —	508	za 100 kg
konopie międlone	112 —	— —	161 —	169	,, ,, ,,
jelita surowe	242 —	273 —	269 —	275	,, ,, ,,
szczecina oczyszczona	1.390 —	1.251 —	1.548 —	2.233	,, ,, ,,
gips i alabaster rodzimy	9,0 —	6,7 —	7,8 —	9,6	,, ,, ,,
kamienie budowlane z gruba obtłuczone	8,8 —	8,5 —	9,5 —	15,7	,, ,, ,,
kamienie budowl. w blokach, płytach	17 —	11 —	12 —	20	,, ,, ,,
ziemia okrzemkowa	18 —	15 —	21 —	21	,, ,, ,,
szpat ciężki, witeryt	7,9 —	9,4 —	7,7 —	7,9	,, ,, ,,
grafit w łuskach itp.	36 —	39 —	40 —	36	,, ,, ,,
bursztyn surowy, dzet	1.433 —	1.271 —	1.957 —	2.375	,, ,, ,,
szmergiel, korund itp.	74 —	70 —	77 —	78	,, ,, ,,
śliwki świeże	29 —	24 —	39 —	42	,, ,, ,,
jabłka	53 —	56 —	50 —	58	,, ,, ,,

[1]) Pierwsze liczby przy nazwie surowca oznaczają ilość ton w r. 1929, drugie — w r. 1935.

[2]) Pierwsza liczba oznacza cenę 1 kwintala (100 kg) w złotych w r. 1929, druga — w r. 1933, trzecia — w r. 1934, czwarta — w r. 1935.

konie zarodowe	2.788 —	1.542 —	4.558 —	3.305	za sztukę
bydło rogate zarodowe	1.495 —	833 —	2.462 —	1.516	„ „
nasiona kwiatowe	855 —	3.143 —	5.125 —	4.222	za 100 kg

ceny pozostałych ważniejszych przywozowych surowców uległy zniżce, przeważnie bardzo dużej — jako przykład podajemy najbardziej charakterystyczne zniżki [1]):

szelak, kopale i inne żywice naturalne. .	830 —	600 —	401 —	285 —	209 —	192 —	169	za 100 kg
sisal i konopie manila . .	167 —	340 —	227 —	170 —	60 —	58 —	52	„ „ „
bawełniane odpadki i wyczeski . . .	243 —	175 —	141 —	140 —	132 —	112 —	151	„ „ „
wełna owcza nieprana . .	698 —	473 —	298 —	232 —	262 —	333 —	235	„ „ „
wełna owcza prana . . .	1.121 —	891 —	601 —	457 —	419 —	530 —	416	„ „ „
wełn. odpadki końce niebarwione .	1.073 —	764 —	484 —	385 —	411 —	488 —	441	„ „ „
jedwab natur. (grège) sur.	10.986 —	8.186 —	5.218 —	3.658 —	3.354 —	1.930 —	1.837	„ „ „
mika w kawałkach, łuskach	1.345 —	856 —	660 —	285 —	242 —	376 —	296	„ „ „
rudy ołowiane	39 —	38 —	28 —	16 —	7 —	7 —	16	„ „ „
blenda cynkowa	24 —	18 —	7,2 —	6,4 —	7,4 —	6,8 —	7,4	„ „ „
nasiona drzew i krzewów owocowych	357 —	146 —	120 —	220 —	103 —	57 —	47	„ „ „
wanilia . . .	4.046 —	3.835 —	3.012 —	2.275 —	1.571 —	2.256 —	2.378	„ „ „
pieprz czarny i biały . .	640 —	410 —	254 —	193 —	136 —	131 —	119	„ „ „
pieprz turecki	696 —	520 —	479 —	326 —	302 —	341 —	147	„ „ „
ziele angielsk.	507 —	399 —	119 —	96 —	85 —	80 —	65	„ „ „
herbata . . .	816 —	750 —	644 —	462 —	371 —	384 —	351	„ „ „
kakao . . .	252 —	208 —	149 —	114 —	92 —	74 —	72	„ „ „
kawa	453 —	335 —	265 —	240 —	184 —	156 —	138	„ „ „
karpie . . .	361 —	215 —	193 —	142 —	149 —	109 —	79	„ „ „

Zniżka w tych pozycjach jest olbrzymia — umyślnie podaliśmy zestawienie za wszystkie lata od r. 1929 do r. 1935 włącznie, by nie być

[1]) Pierwsza liczba oznacza cenę 1 kwintala (100 kg) w złotych w r. 1929, druga — w r. 1930, trzecia — w r. 1931, czwarta — w r. 1932, piąta — w r. 1933, szósta — w r. 1934, siódma — w r. 1935.

posądzonym o mistyfikacje, a wykazać stały przeważnie równomierny spadek tych cen. Ograniczyliśmy się jedynie do bardziej charakterystycznych przykładów, gdyż opracowanie cen na wszystkie surowce za siedem ubiegłych lat wymagałoby wielkiej pracy, zupełnie niepotrzebnej, wobec podawanych wszędzie cen za rok 1929 i lata 1933—1935 włącznie, a w niektórych wypadkach, gdzie to okazało się możliwe na zasadzie tymczasowych danych, i za r. 1936.

Ceny pozostałych surowców, za wyjątkiem już wymienionych, gdzie jest pewna zwyżka, uległy bardzo dużej, a niekiedy olbrzymiej redukcji, i tak: kora drzewa korkowego — czterokrotnej, kauczuk — prawie trzykrotnej, gumy wszelkie, woski roślinne — dwukrotnej, ziarna słonecznika — czterokrotnej, orzechy ziemne — trzykrotnej, trzcina, trzcinka, bambus nieobrobiony — dwukrotnej, korzeń ryżowy — dwukrotnej, lufa, morszczyny — trzykrotnej, słoma ryżowa — dwukrotnej, rośliny lecznicze i ich części — prawie dwukrotnej, juta — prawie trzykrotnej, b a w e ł n a surowa — przeszło dwukrotnie, szmaty i makulatura — dwukrotnie, skóry bydlęce, końskie, owcze i koźle — przeszło dwukrotnie, skóry futrzane baranie — przeszło dwukrotnie, azbest — prawie dwukrotnie, rudy żelazne powyżej 50% i ołowiane — przeszło dwukrotnie, rudy cynkowe — przeszło trzykrotnie, rudy manganowe — przeszło pięciokrotnie, fosfor — przeszło dwukrotnie, jod — przeszło trzykrotnie, antracyt — prawie trzykrotnie, wosk ziemny i bitumiczny — przeszło dwukrotnie, stare żelastwo i łom — prawie dwukrotnie, miedź — czterokrotnie, nikiel — dwukrotnie, aluminium — prawie dwukrotnie, rtęć — prawie trzykrotnie, koński ząb — przeszło dwukrotnie, ryż niewyłuszczony — prawie trzykrotnie, pomidory — prawie trzykrotnie, arbuzy — dwukrotnie, pomarańcze i mandarynki — prawie trzykrotnie, śliwki suszone — przeszło dwukrotnie, figi, suszone brzoskwinie i morele — przeszło dwukrotnie, migdały — przeszło dwukrotnie, cynamon — około dwukrotnie, żyły, ogonki i miał z liści tytoniowych — prawie trzykrotnie, ryby: sandacze, szczupaki i dorszowate — przeszło dwukrotnie. — Najbardziej spadły ceny na rudy manganowe, drzewo korkowe, ziarna słonecznika, miedź.

Ceny nie wymienionych tutaj przywozowych surowców uległy trochę mniejszej zniżce.

Ogólna wartość naszego wywozu w r. 1929 wynosiła 2 813 360 tys. zł, w roku 1935 — 925 040 mil. zł, czyli spadła do przeszło $^1/_3$ z r. 1929. — Chociaż, jak widzieliśmy poprzednio, pewną zniżkę wartości przypisać należy zmniejszonemu tonażowi, jednakże i tutaj główną przyczyną tak

znacznej redukcji ogólnej wartości, przypisać należy zniżce cen na poszczególne wywożone od nas towary, a głównie surowce.

Za wyjątkiem niżej podanych dziesięciu surowców, których cena w r. 1935 w porównaniu z r. 1929 poszła w górę, a to [1]):

lniana kądziel	109 —	66 —	72 —	113	za 100 kg
bawełniane odpadki i wyczeski . . .	101 —	58 —	80 —	114	„ „ „
żołądki zwierzęce	590 —	1.346 —	1.372 —	1.234	„ „ „
szczecina oczyszczona.	1.358 —	1.241 —	1.665 —	1.863	„ „ „
włosie zwierzęce oczyszczone	477 —	528 —	550 —	513	„ „ „
sole potasowe naturalne.	7,4 —	11,5 —	10,8 —	8,4	„ „ „
wosk ziemny	215 —	211 —	244 —	272	„ „ „
nasienia tymotki z rajgrasem	51 —	47 —	57 —	106	„ „ „
„ buraków cukrowych	148 —	101 —	125 —	156	„ „ „
raki żywe	131 —	169 —	156 —	147	„ „ „

ceny, podobnie jak przy surowcach przywozowych, spadły niekiedy bardzo znacznie. Bardziej charakterystyczne zniżki podajemy poniżej, a mianowicie [2]):

słoma lniana. .	31 —	22 —	11 —	7,4 —	7,3 —	8,5 —	9,3	za 100 kg
len międlony .	142 —	97 —	72 —	85 —	87 —	119 —	129	„ „ „
len czesany . .	363 —	247 —	159 —	137 —	93 —	140 —	212	„ „ „
skóry cielęce .	421 —	351 —	259 —	134 —	153 —	201 —	185	„ „ „
puch ptasi . .	2.070 —	2.512 —	1.653 —	1.482 —	1.243 —	1.114 —	921	„ „ „
węgiel kamien.	2,8 —	2,7 —	2,5 —	2,1 —	1,8 —	1,6 —	1,5	„ „ „
surówka manganowa	61 —	53 —	38 —	32 —	18 —	16 —	16	„ „ „
kadm	2.143 —	1 328 —	833 —	835 —	403 —	321 —	534	„ „ „

drewno surowe we wszystkich postaciach, skóry bydlęce i końskie — przeszło dwukrotnie, skóry futrzane kotów, królików i zajęcy — blisko czterokrotnie, cebuli — dwukrotnie, nasiona koniczyn i esparcety — dwukrotnie, grzyby świeże — dwukrotnie, żórawiny, borówki, jeżyny i czarne jagody świeże — dwukrotnie, barany i owce żywe — przeszło dwukrotnie, mięso cielęce — trzykrotnie, mięso wieprzowe — przeszło dwukrotnie, jelita surowe, wełniane odpadki — blisko trzykrotnie, cynk — blisko trzykrotnie, pył cynkowy, ołów — blisko w $2^1/_2$ razy, zboża — blisko trzykrotnie, strączkowe — przeszło dwukrotnie, ptactwo

---

[1]) Pierwsza liczba oznacza cenę za 1 kwintal (100 kg) w złotych w r. 1929, druga — w r. 1933, trzecia — w r. 1934, czwarta — w r. 1935.

[2]) Pierwsza liczba oznacza cenę 1 kwintala (100 kg) w złotych w r. 1929, druga — w r. 1930, trzecia — w r. 1931, czwarta — w r. 1932, piąta w r. 1933, szósta — w r. 1934, siódma — w r. 1935.

dzikie bite — prawie dwukrotnie, zwierzyna dzika bita — prawie trzykrotnie, jaja — przeszło dwukrotnie. — Ceny nie wymienionych tutaj wywozowych surowców uległy trochę mniejszej zniżce.

W ogóle można wyprowadzić wniosek, zarówno dla surowców przywozowych, jak wywozowych, że z bardzo małymi wyjątkami ceny uległy ogromnej zniżce, jednakże w ostatnich dwu latach (1934 i 1935) zauważyć można przy niektórych surowcach pewną poprawę, w innych — dalszy spadek, co potwierdzają również przeciętne ceny za rok 1936 (patrz: uwaga na str. 40).

W rezultacie tak wielce obniżonych cen na surowce widzimy następujące charakterystyczne tranzakcje przywozowe:

kauczuk	wzrósł	z	2.763	do	4.254	ton,	wartość	spadła z	13.051	do	6.835	tys. zł
ziarna słonecznika	,,	,,	550	,,	7.092	,,	,,	wzrosła z	342	,,	1.006	,,
cytryny	,,	,,	11.775	,,	12.344	,,	,,	spadła z	7.492	,,	5.279	,,
pomarańcze i mandarynki	wzrosły	z	4.360	,,	33.732	,,	,,	wzrosła z	5.339	,,	15.355	,,
winogrona	,,	,,	2.951	,,	5.805	,,	,,	,,	2.211	,,	2.728	,,
orzechy włoskie	,,	,,	353	,,	807	,,	,,	,,	744	,,	1.081	,,
śliwki suszone	,,	,,	6.524	,,	6.750	,,	,,	spadła z	9.141	,,	4.479	,,
rodzynki	,,	,,	869	,,	1.909	,,	,,	,,	1.472	,,	1.290	,,
migdały bez łupin	,,	,,	468	,,	530	,,	,,	,,	2.673	,,	1.351	,,
kakao surowce	,,	,,	5.123	,,	6.641	,,	,,	,,	12.894	,,	4.789	,,
ryż	spadł	,,	54.000	,,	46.772	,,	,,	,,	27.766	,,	8.236	,,
koryntki	,,	,,	820	,,	817	,,	,,	,,	1.272	,,	547	,,
pieprz czarny i biały	,,	,,	1 232	,,	993	,,	,,	,,	7.880	,,	1.186	,,
herbata	,,	,,	2.191	,,	1.711	,,	,,	,,	17.879	,,	6.009	,,
kawa surowa	,,	,,	8.061	,,	5.888	,,	,,	,,	36.499	,,	8.126	,,
juta	,,	,,	27.328	,,	14.595	,,	,,	,,	35.657	,,	6.753	,,
bawełna	wzrosła	,,	60.466	,,	65.739	,,	,,	spadła z	256.748	,,	112.806	,,
szmaty	,,	,,	19.627	,,	20.118	,,	,,	,,	27.464	,,	13.756	,,
makulatura	,,	,,	17.514	,,	19.936	,,	,,	,,	2.827	,,	1.730	,,
skóry bydlęce	,,	,,	11.131	,,	24.897	,,	,,	,,	30.412	,,	29.312	,,
,, końskie	,,	,,	1.657	,,	1.824	,,	,,	,,	4.443	,,	1.997	,,
wełna owcza nieprana	,,	,,	11.011	,,	15.089	,,	,,	,,	76.890	,,	35.487	,,
,, ,, prana	spadła	,,	4.866	,,	3.418	,,	,,	,,	54.554	,,	14.202	,,
rudy manganowe	wzrosły	,,	56.099	,,	63.431	,,	,,	,,	8.525	,,	1.869	,,
jod	wzrósł	,,	10	,,	11,6	,,	,,	,,	467	,,	161	,,
siarka surowa	,,	,,	139	,,	3.344	,,	,,	wzrosła z	39	,,	486	,,
stare żelastwo	,,	,,	14.673	,,	38.536	,,	,,	,,	2.289	,,	2.697	,,
miedź w gąskach	,,	,,	8.840	,,	11.793	,,	,,	spadła z	31.342	,,	10.654	,,
cyna	,,	,,	782	,,	922	,,	,,	,,	7.284	,,	5.483	,,
nikiel	,,	,,	298	,,	328	,,	,,	,,	2 093	,,	1.707	,,
aluminium	,,	,,	621	,,	954	,,	,,	,,	2.588	,,	2.423	,,
śledzie solone	spadły	,,	83.445	,,	40.379	,,	,,	,,	49.117	,,	14.529	,,
trzoda chlewna żywa	,,	,,	7.660[1]	,,	784[1]	,,	,,	,,	1.070[1]	,,	22[1]	,,
skóry baranie	,,	,,	2.775	,,	2.378	,,	,,	,,	16.415	,,	6.090	,,
siarka oczyszczona	spadła	,,	1.752	,,	792	,,	wartość	spadła z	577	,,	160	,,
fosforyty	,,	,,	224.006	,,	50.200	,,	,,	,,	11.565	,,	1.844	,,
rudy żelazne pow. 50%	,,	,,	520.972	,,	243.885	,,	,,	,,	27.414	,,	5.493	,,
rudy ołowiane	,,	,,	24.361	,,	9.477	,,	,,	,,	9.473	,,	1.481	,,
blenda cynkowa	,,	,,	189.684	,,	64.026	,,	,,	,,	46.690	,,	4.723	,,

[1]) Sztuk.

4. W naszym ruchu surowców zauważyć się daje następujące zjawisko: niektóre, te same surowce, nie tylko przywozimy, lecz i wywozimy — przykładem np. jest węgiel kamienny, nasz artykuł par excellence wywozowy, również szmaty i szereg innych. — Bardzo niedawno jeszcze przywoziliśmy dużo pszenicy, również artykułu naszego stałego wywozu. — Naturalnie, przeciętne ceny przywozowe takich artykułów były wyższe od naszych przeciętnych cen wywozowych, np. węgiel przywozowy wykazywał przeciętne ceny 3,3 — 2,3 — 2,3 — 2,0 zł za 100 kg, gdy nasze ceny wywozowe wykazują 2,8 — 1,8 — 1,6 — 1,5 zł za 100 kg. Ceny przywozowych szmat wskazują 140 — 44 — 56 — 68 zł za 100 kg, gdy nasze przeciętne ceny wywozowe są 52 — 35 — 35 — 37 zł za 100 kg. Przywozowe skóry bydlęce mają cenę 273 — 124 — 128 — 118 zł za 100 kg, nasze wywozowe pokazują przeciętne ceny 248 — 93 — 114 — 109 zł za 100 kg itp. — Naturalnie, jest to objaw godny zastanowienia, — przypuszczać należy dwie możliwości tego importu, a mianowicie, że towary takie idą przez Gdańsk na jego potrzeby, jak np. węgiel kamienny, albo też artykuły te są sprowadzane do kraju, jako specjalne gatunki, których w Polsce nie mamy. Niżej podana tablica III wskazuje na szereg takich surowców z większymi obrotami.

5. Nasuwa się jeszcze jeden wniosek, że bardzo wiele surowców, które przywozimy do Polski, moglibyśmy wyprodukować u siebie w kraju, jak np.: siemie lniane (przywieziono za 1.957 t. zł w r. 1934), — nasiona oleiste: dyni (za 87 t. zł w r. 1935), słonecznika (1.066 t. zł), — lnu (za 151 t. zł), — konopi (za 262 t. zł), — pomidory (za 274 t. zł), — rozmaite nasiona (1.695 t. zł), — grzyby suszone (144 t. zł), — owoce strefy umiarkowanej (3.400 t. zł), — śliwki suszone (4.479 t. zł), — skórki pomarańczowe i cytrynowe suszone (73 t. zł), — orzechy laskowe i włoskie (1.885 t. zł), — jądra śliwek, moreli itp. (66 t. zł), — rośliny lecznicze i ich części (764 t. zł), — rośliny żyjące i ich części (1.122 t. zł), — wełna prana i nieprana, jej odpadki (56.322 t. zł.), — skóry surowe (33.017 t. zł.), — skóry futrzane baranie (6.090 t. zł), — jelita surowe i suszone (3.742 t. zł), — szczecina oczyszczona i nieoczyszczona (879 t. zł), — szerść królicza i zajęcza (1.273 t. zł), — rozmaite ziemie, gliny, kamienie (7.017 t. zł), — ryby (16.938 t. zł) i inne.

Przywóz powyższych towarów do Polski wynosił w r. 1935 sumę przeszło 142 mil. zł, — najmniejszej nie ulega wątpliwości, że przy odpowiednich staraniach i zwiększeniu obecnej naszej produkcji tych surowców, moglibyśmy z każdym rokiem zmniejszać ten przywóz z korzyścią dla naszego bilansu handlowego.

* * *

Tablica III.

Surowce	Przywóz				Wywóz			
	1935		1936		1935		1936	
	ton	1 000 zł	ton	1 000 zł	ton	1 000 zł	ton	1 000 zł
Z obrotem ponad milion złotych dla przywozu i wywozu								
Węgiel kamienny .	94.242	1.858	87.850	1.591	8.906.318	131.136	8.362.310	129.863
Szmaty	20.118	13.757	24.103	22.965	7.107	2.656	8.681	3.980
Z obrotem minimum 100.000 przywozu lub wywozu:								
Grzyby suszone .	26	144	—	—	156	1.002	—	—
Rośliny lecznicze i części	485	764	393	495	328	395	516	782
Bydło rogate zarodowe żywe sztuk	91	138	—	—	943	856	—	—
Jelita surowe i solone	1.341	3.684	—	—	205	315	—	—
Szczecina oczyszczona	24	527	—	—	298	5.555	—	—
Skóry bydlęce surowe	24.897	29.312	21.492	33.943	437	477	386	447
Skóry cielęce surowe	464	945	216	507	3.372	6.251	2.688	6.661
Skóry futrzane:								
bobry rzeczne, — błotne, tchórze, rysie, wiewiórki, popielice, wydry — surowe . . .	8,7	1.202	—	—	10,6	622	—	—
bobry morskie, gronostaje, lisy białe i niebieskie — surowe . . .	1,2	587	—	—	0,3	101	—	—
koty, króliki, zające — surowe, nie strzyżone, nie skubane	281	2.068	145	1.541	923	2.368	665	2.768
karakuły, półkarakuły, wyporki — surowe	38	3.068	—	—	0,9	123	—	—
osobno nie wymienione — surowe	22	323	—	—	49	2.461	—	—
Wełna, szerść królicza i zajęcza . .	69	1.273	—	—	30	662	—	—
Odpadki wełniane i końce, surowe	1.505	6.633	—	—	479	732	—	—
Odpadki i wyczeski bawełniane — surowe	883	1.334	2.470	3.514	206	235	89	36
Len trzepany . . .	50	151	—	—	1.323	2.028	—	—
Woski ziemne, oprócz cerezyny i bitumicznego (montanowy)	522	545	—	—	312	851	—	—
Żelazo — chrom .	127	124	153	165	812	626	418	317

Uwaga: z danych za r. 1936 możemy przytoczyć zaledwie osiem pozycyj (Handel Zagr. Rz. P. i w. m. Gdańska, zeszyt grudzień 1936), inne pozycje nie są opracowane samodzielnie w miesięczniku.

Mając już zestawienie surowców, jakie do Polski importujemy i z niej eksportujemy (patrz tablica II a) i b), zobaczmy, z jakich krajów te surowce przychodzą, jak również, do jakich krajów nasze surowce wywozimy.

Gdybyśmy chcieli podać podobne zestawienia dla wszystkich surowców ponad 100.000 zł przywozu lub wywozu w r. 1935 ew. 1934, jak to mieliśmy w tablicach II a) i b) — rozmiar takich zestawień byłby czterokrotnie większy. — Nie mogąc tego wykonać dla braku miejsca, ograniczamy się jedynie do najwybitniejszych surowców, zarówno przywozowych jak wywozowych, których przywóz ew. wywóz przekracza sumę jednego miliona złotych.

Podajemy zatem w tablicy IV a) zestawienie 56 surowców importowych ze wskazaniem krajów, z jakich pochodzą wraz z ilością i wartością tego importu z każdego poszczególnego kraju, — tablica IV b) przedstawia zestawienie 54 naszych surowców eskportowych ze wskazaniem krajów, dokąd poszły oraz w jakiej ilości i wartości.

Układ surowców podług wielkości ich wartości w r. 1935.

Uwaga: dane dotyczące niektórych przeciętnych cen za surowce w r. 1936, mogliśmy wyciągnąć z mies. G. U. S. „Handel Zagraniczny Rz. P. i w. m. Gdańska", zeszyt grudniowy, który wyszedł w ostatnich dniach stycznia rb. — W zeszycie tym są podane zestawienia co do obrotów towarowych już za cały 1936 rok, jednakże tylko część tych danych dotyczy poszczególnych towarów, większość jest ujęta zbiorowo i, rzecz naturalna, nie można korzystać z takich zestawień dla opracowania ceny za pojedyncze towary.

Jest rzeczą niepodobną, by na zasadzie cen 159 surowców, które mogliśmy przytoczyć razem w przywozie i wywozie za r. 1936, można było wypowiedzieć zdanie co do ruchu cen i ich tendencji w r. 1936. — Pewnym oświetleniem może być, że na 89 surowców przywozowych, których cenę za r. 1936 przytoczyliśmy, 51 — uległo zwyżce, a 38 — dalszej niewielkiej zniżce, czyli większość ma tendencję do zwyżki. — Na 70 podanych cen w r. 1936 za surowce wywozowe — 39 surowców zwyżkowało, a 31 — zniżkowało, czyli w ogóle można orzec, że ceny surowców w r. 1936 miały tendencję do zwyżki.

Surowce Importowane do Polski w r. 1935

wartości ponad milion złotych
ułożone podług wielkości ich wartości i krajów pochodzenia

Tablica IV a.

Surowce:	Bawełna surowa		Wełna owcza nieprana		Wełna owcza prana		Skóry bydlęce sur.		Żelaztwo stare wszelkie		Tytoniowe liście		Pomarańcze i mandarynki		Śledzie solone		Szmaty stare	
	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000zł	ton	1000zł	ton	1000 zł	ton	1000zł	ton	1000zł	ton	1000zł	ton	1000zł
Ogólna ilość i wartość przywozowych surowców	65.739	112.806	15.089	35.487	3.418	14.202	24.897	29.312	321.543	23.627	7.048	20.174	33.732	15.355	40.379	14.529	20.118	13.757
Europa:																		
Anglia	—	—	554	1.516	1.470	5.910	—	—	25.711	1.864	—	—	—	—	31.304	11.810	5.194	4.207
Austria	—	—	—	—	—	—	660	841	—	—	—	—	—	—	—	—	1.036	891
Belgia	—	—	388	959	762	3.687	1.072	1.112	54.946	4.149	—	—	—	—	—	—	1.593	984
Bułgaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	624	2.954	—	—	—	—	—	—
Czechosłow.	—	—	—	—	66	251	754	1.053	—	—	—	—	—	—	—	—	225	162
Dania	—	—	—	—	90	288	113	133	26.586	1.842	—	—	—	—	—	—	216	138
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	2.814	191	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	1.749	124	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja	—	—	—	—	395	1.574	1.144	1.224	52.462	3.752	—	—	—	—	—	—	2.208	1.502
Grecja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500	1.779	—	—	—	—	—	—
Hiszpania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.493	7.323	—	—	—	—
Holandia	—	—	—	—	—	—	3.742	3.860	36.460	2.607	—	—	—	—	2.906	1.116	1.846	1.231
Irlandia	—	—	37	87	—	—	—	—	3.011	221	—	—	—	—	—	—	—	—
Islandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.306	460	—	—
Jugosławia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.249	4.237	—	—	—	—	—	—
Litwa	—	—	—	—	—	—	—	—	979	67	—	—	—	—	—	—	204	61
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	959	62	—	—	—	—	—	—	185	62
Niemcy	—	—	—	—	—	—	159	181	69.024	5.583	—	—	—	—	—	—	1.345	772
Norwegia	—	—	—	—	—	—	112	119	7.804	532	—	—	—	—	4.490	1.023	—	—
Portugalia	—	—	—	—	—	—	—	—	1.958	135	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101	53
Szwajcaria	—	—	—	—	—	—	123	173	—	—	—	—	—	—	—	—	787	603
Szwecja	—	—	—	—	—	—	—	—	908	71	—	—	—	—	84	50	1.339	1.171
Turcja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120	397	—	—	—	—	—	—
Węgry	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.234	4.124	4.418	3.123	—	—	—	—
Z. S. R. R.	81	151	—	—	—	—	—	—	3.370	207	942	3.904	—	—	—	—	1.673	756
Azja:																		
Cejlon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chiny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Indie Bryt.	6.497	8.334	—	—	—	—	196	226	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Indie Holend.	—	—	—	—	—	—	19	56	—	—	241	739	—	—	—	—	—	—
Malaje Bryt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palestyna	—	—	—	—	—	—	229	242	—	—	—	—	6.000	3.216	—	—	—	—
Persja	104	163	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Półn.:																		
Kanada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn.	48.935	84.142	—	—	—	—	—	—	32.783	2.218	994	1.752	2.692	1.642	—	—	1.839	989
Ameryka Środk.																		
Dominik.Rep.	—	—	—	—	—	—	147	196	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guatemala	—	—	—	—	—	—	33	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haiti	—	—	—	—	—	—	9,3	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kraje,op.o.w.	—	—	—	—	—	—	30	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kuba	—	—	—	—	—	—	360	415	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meksyk	56	95	—	—	—	—	146	195	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Płd.:																		
Argentyna	340	589	3.211	6.558	—	—	1.489	1.767	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Boliwia	—	—	—	—	—	—	70	127	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia	512	886	—	—	—	—	8.372	8.554	—	—	135	267	—	—	—	—	—	—
Chile	—	—	78	195	—	—	67	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ekwador	—	—	—	—	—	—	38	81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kolumbia	—	—	—	—	—	—	2.103	4.137	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paragwaj	—	—	—	—	—	—	277	264	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Peru	1.460	2.737	—	—	20	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Urugwaj	—	—	399	914	74	245	1.591	2.116	—	—	—	—	—	—	—	—	54	54
Wenezuela	—	—	—	—	—	—	79	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afryka:																		
Algier	—	—	—	—	—	—	63	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt	7.505	15.275	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Etiopia	—	—	—	—	—	—	106	141	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongo belg.	225	370	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sudan ang.-eg.	20	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Złote Wybrz.	—	—	—	—	—	—	235	314	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zw. Poł.-Afr.	—	—	1.892	4.139	72	362	932	931	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oceania:																		
Australia	—	—	6.332	17.240	342	1.362	50	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N. Zelandia	—	—	2.144	3.770	85	323	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Dalszy ciąg tabl. IV a (2).

Surowce:	Miedź w gąskach itp.		Ryż niewyłuszczony		Kawa surowa		Kopra		Kauczuk surowy		Juta		Wełniane odpadki		Skóry futrz. baranie		Herbata	
Ogólna ilość i wartość przywozowych surowców	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*
	11.793	10.654	46.772	8.236	5.888	8.126	25.763	7.959	4.254	6.835	14.595	6.753	1.505	6.633	2.378	6.090	1.711	6.009
Europa:																		
Anglia	148	14	—	—	—	—	—	—	228	370	—	—	966	4.278	16	50	49	192
Austria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	167	496	—	—
Belgia	1.463	1.219	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	228	1.011	—	—	—	—
Bułgaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	386	929	—	—
Czechosłow.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99	394	137	194	—	—
Dania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	174	825	126	306	—	—
Grecja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	147	418	—	—
Hiszpania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	153	535	—	—
Holandia	81	87	—	—	—	—	—	—	320	449	—	—	—	—	—	—	—	—
Irlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Islandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	319	841	—	—
Litwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy	329	300	—	—	—	—	—	—	334	525	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegia	122	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	393	974	—	—
Szwajcaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwecja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Turcja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Węgry	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69	254	—	—
Z. S. R. R.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	147	509	—	—
Azja:																		
Cejlon	—	—	—	—	—	—	545	203	43	70	—	—	—	—	—	—	678	2.394
Chiny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	156	79	—	—	—	—	24	135
Indie Bryt.	—	—	46.772	8.236	—	—	1.235	417	1.588	2.550	14.435	6.671	—	—	—	—	349	1.488
Indie Holend.	—	—	—	—	26	68	23.433	7.176	770	1.284	—	—	—	—	—	—	598	1.750
Malaje Bryt.	—	—	—	—	—	—	550	163	842	1.368	—	—	—	—	—	—	—	—
Palestyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Persja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Półn.:																		
Kanada	178	157	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn.	8.310	7.632	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Środk.																		
Guatemala	—	—	—	—	923	1.767	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kostarika	—	—	—	—	311	745	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kuba	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meksyk	—	—	—	—	137	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nikaragua	—	—	—	—	67	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Salwator	—	—	—	—	113	192	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wyspy, o.o.w.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Płd.:																		
Argentyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Boliwia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia	—	—	—	—	4.005	4.405	—	—	57	111	—	—	—	—	—	—	—	—
Chile	1.127	995	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ekwador	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kolumbia	—	—	—	—	156	275	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paragwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Peru	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wenezuela	—	—	—	—	63	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afryka:																		
Algier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Etiopia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongo belg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maroko franc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maroko hiszp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rodezja Płd.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sierra Leone	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sudan ang.-eg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oceania:																		
Australia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	223	432	—	—
N. Zelandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne kraje Oc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Dalszy ciąg tabl. IV a (3).

Surowce:	Rudy żel. powyżej 50%		Cyna w gąskach itp.		Cytryny		Kakao surowe		Śliwki suszone		Skóry futrz. skunksy, oposy itp.		Jelita surowe		Ziarna palmowe		Skóry futrz., karakuły itp.	
Ogólna ilość i wartość przywozowych surowców	*ton*	*1000 zl*	*ton*	*1000 zl*	*ton*	*1000zl*	*ton*	*1000zl*	*ton*	*1000zl*	*ton*	*1000zl*	*ton*	*1000zl*	*ton*	*1000zl*	*ton*	*1000zl*
	243.885	5.493	922	5.483	12.344	5.279	6.641	4.789	6.750	4.479	72	4.213	1.341	3.684	14.575	3.346	38	3.068
Europa:																		
Anglia	—	—	114	670	—	—	—	—	—	—	19,6	1.151	14	67	—	—	26	2.145
Austria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	78	—	—	—	—
Belgia	—	—	25	142	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bułgaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Czechosłow.	10.459	191	71	432	—	—	—	—	—	—	—	—	17	164	—	—	—	—
Dania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146	226	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,2	58	—	—	—	—	—	—
Grecja	20.325	316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hiszpania	—	—	—	—	99	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holandia	—	—	202	1.203	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Irlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Islandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia	—	—	—	—	—	—	—	—	3.055	2.202	—	—	—	—	—	—	—	—
Litwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy	—	—	59	351	—	—	—	—	—	—	—	—	272	752	—	—	—	—
Norwegia	21.629	538	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia	—	—	—	—	—	—	—	—	672	310	—	—	—	—	—	—	5,7	186
Szwajcaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwecja	95.747	1.905	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Turcja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Węgry	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy	—	—	—	—	12.230	5.173	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Z. S. R. R.	25.661	1.016	—	—	—	—	—	—	—	—	3,3	280	39	77	—	—	2,1	292
Azja:																		
Cejlon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chiny	—	—	54	313	—	—	—	—	—	—	—	—	248	1.468	—	—	—	—
Indie Bryt.	—	—	79	469	—	—	147	132	—	—	—	—	—	—	—	—	2,2	143
Indie Holend.	—	—	302	1.801	—	—	45	42	—	—	—	—	—	—	1.136	268	—	—
Malaje Bryt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palestyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Persja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	73
Ameryka Półn.:																		
Kanada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn.	—	—	—	—	—	—	—	—	2.949	1.930	38	2.145	523	686	—	—	—	—
Ameryka Środk.																		
Guatemala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haiti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kraje,op.o.w.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kuba	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meksyk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wyspy,o.o.w.	—	—	—	—	—	—	57	68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Płd.:																		
Boliwia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia	—	—	—	—	—	—	401	297	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chile	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ekwador	—	—	—	—	—	—	191	231	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kolumbia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paragwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Peru	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wenezuela	—	—	—	—	—	—	215	316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afryka:																		
Algier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Etiopia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongo belg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maroko franc.	9.527	212	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maroko hiszp.	24.152	606	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rodezja Płd.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,3	132
Sierra Leone	35.885	707	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sudan ang.-eg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
w.S.Thome i Pr.	—	—	—	—	—	—	82	76	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Złote Wybrz.	—	—	—	—	—	—	5.177	3.376	—	—	—	—	—	—	13.438	3.078	—	—
Zw. Poł.-Afr.	—	—	—	—	—	—	94	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oceania:																		
Australia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,4	442	—	—	—	—	—	—
N. Zelandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,3	100	—	—	—	—	—	—

Dalszy ciąg tabl. IV a (4).

Surowce:	Cynkowa blenda		Gliny rodzime		Winogrona świeże		Stare żeliwo lane: łom, odp.		Aluminium w gąskach itp.		Skóry sobole, lisy itp.		Futrzane koty, króliki, zające		Skóry końskie surowe		Rudy manganowe	
Ogólna ilość i wartość przywozowych surowców	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000zł*	*ton*	*1000zł*	*ton*	*1000zł*	*ton*	*1000zł*	*ton*	*1000zł*	*ton*	*1000zł*
	40.628	**2.999**	**77.984**	**2.952**	**5.805**	**2.728**	**38.536**	**2.697**	**954**	**2.423**	**3,5**	**2.329**	**281**	**2.068**	**1.824**	**1.997**	**63.431**	**1.869**
Europa:																		
Anglia	—	—	—	—	—	—	16.511	1.221	22	51	1,2	737	117	965	—	—	—	—
Austria	—	—	—	—	—	—	—	—	429	1.063	—	—	20	80	—	—	—	—
Belgia	—	—	—	—	—	—	1.198	102	—	—	—	—	65	340	—	—	—	—
Bułgaria	—	—	—	—	1.543	888	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Czechosłow.	—	—	48.206	1.652	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania	—	—	—	—	—	—	3.268	209	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,4	308	60	528	104	66	—	—
Grecja	1.478	64	—	—	709	262	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hiszpania	—	—	—	—	855	701	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holandia	—	—	—	—	80	99	1.088	84	—	—	—	—	12	110	197	144	—	—
Irlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Islandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia	—	—	—	—	568	227	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Litwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy	37.380	2.864	21.238	952	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62	54	—	—
Norwegia	—	—	—	—	—	—	3.320	242	157	386	1,0	642	—	—	—	—	—	—
Portugalia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia	—	—	—	—	1.895	407	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21.571	387
Szwajcaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwecja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Turcja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Węgry	—	—	1.570	64	139	122	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy	735	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Z. S. R. R.	—	—	5.795	132	—	—	1.086	68	—	—	0,1	110	—	—	—	—	41.768	1.448
Azja:																		
Cejlon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chiny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Indie Bryt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Indie Holend.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malaje Bryt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palestyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Persja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Półn.:																		
Kanada	—	—	—	—	—	—	—	—	301	820	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn.	—	—	—	—	—	—	10.424	662	—	—	0,7	443	—	—	—	—	—	—
Ameryka Środk.																		
Dominik.Rep.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guatemala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haiti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kraje,op.o.w.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kuba	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meksyk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wyspy,o.o.w.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Płd.:																		
Argentyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.313	1.594	—	—
Boliwia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chile	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ekwador	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kolumbia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paragwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Peru	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52	70	—	—
Wenezuela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afryka:																		
Algier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Etiopia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongo belg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marok. franc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marok. hiszp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rodezja Płd.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sierra Leone	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sudan ang.-eg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oceania:																		
Australia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N. Zelandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne kraje Oc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,1	57	—	—	—	—	—	—

Dalszy ciąg do tabl. IVa (5).

Surowce:	Węgiel kamienny		Fosforyty		Jabłka świeże		Makulatura skrawki papieru		Rudy cynkowe oprócz blendy		Nikiel w gąskach itp.		Żelazo molibden i inne		Rudy ołowiane		Śledzie świeże mrożone		Migdały bez łupin	
Ogólna ilość i wartość przywozowych surowców	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*
	94.242	1.858	50.200	1.844	3.074	1.793	19.936	1.730	23.398	1.724	328	1.707	780	1.652	9.477	1.481	5.159	1.443	530	1.351
Europa:																				
Anglia	22.394	469	—	—	—	—	1.388	129	—	—	273	1.413	—	—	208	65	882	337	—	—
Austria	—	—	—	—	—	—	590	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	531	120	—	—
Bułgaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Czechosłow.	—	—	—	—	—	—	—	—	1.450	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	—	—	—	—	—	—	2.523	188	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	131	—	—	—	—	—	—
Grecja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hiszpania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	56
Holandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Irlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Islandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Litwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy	69.849	1.339	—	—	—	—	5.126	525	18.121	1.539	25	139	155	1.265	9.258	1.405	616	268	—	—
Norwegia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	309	51	—	—	2.739	626	—	—
Portugalia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	155	411
Rumunia	—	—	—	—	387	109	—	—	3.827	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwajcaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwecja	—	—	—	—	—	—	8.737	683	—	—	—	—	295	131	—	—	335	85	—	—
Turcja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Węgry	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	351	876
Z. S. R. R.	—	—	5.092	274	402	387	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azja:																				
Cejlon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chiny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Indie Bryt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Indie Holend.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malaje Bryt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palestyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Persja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Półn.:																				
Kanada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn.	—	—	11.107	492	2.121	1.209	—	—	—	—	12	61	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Środk.																				
Dominik. Rep.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guatemala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haiti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kraje, op. o. w.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kuba	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meksyk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wyspy, o. o. w.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Płd.:																				
Argentyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Boliwia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chile	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ekwador	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kolumbia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paragwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Peru	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wenezuela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afryka:																				
Algier	—	—	16.815	485	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Etiopia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongo belg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maroko franc.	—	—	7.991	334	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maroko hiszp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rodezja Płd.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sierra Leone	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sudan ang.-eg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tunis	—	—	9.195	259	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oceania:																				
Australia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N. Zelandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Dokończenie tabl. IV a (6).

Surowce	Bawełniane odpadki i wyczeski		Rodzynki wszelkie		Wełna, szerść, króllicza, zajęcza		Szelak, kopale itp.		Skóry futrz. bobry, tchórze		Pieprz czarny i biały		Śliwki świeże		Orzechy włoskie		Nasiona słonecznika		Kamienie polne i skalne	
	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł
Ogólna ilość i wartość przywozowych surowców	**883**	**1.334**	**1.909**	**1.290**	**69**	**1.273**	**726**	**1.226**	**8,7**	**1.202**	**993**	**1.186**	**3.675**	**1.139**	**807**	**1.081**	**7.092**	**1.066**	**24.166**	**1.011**
Europa:																				
Anglia	587	964	—	—	—	—	26	64	3,0	432	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Austria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	685	338	—	—	—	—	—	—
Belgia	—	—	—	—	10	165	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bułgaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Czechosłow.	64	77	—	—	53	1.046	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecja	—	—	557	318	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hiszpania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holandia	68	104	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Irlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Islandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.369	512	48	108	—	—	—	—
Litwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy	—	—	—	—	—	—	30	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21.697	965
Norwegia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	677	833	7.075	1.059	—	—
Szwajcaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwecja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Turcja	—	—	145	109	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Węgry	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	304	117	—	—	—	—	—	—
Włochy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	260	151	53	90	—	—	—	—
Z. S. R. R.	—	—	—	—	—	—	—	—	0,9	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azja:																				
Cejlon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chiny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Indie Bryt.	73	71	—	—	—	—	422	738	—	—	89	127	—	—	—	—	—	—	—	—
Indie Holend.	—	—	—	—	—	—	60	89	—	—	885	1.035	—	—	—	—	—	—	—	—
Malaje Bryt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palestyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Persja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Półn.:																				
Kanada	—	—	—	—	—	—	—	—	0,4	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn.	—	—	1.068	785	—	—	—	—	3,7	548	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Środk.																				
Dominik Rep.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Guatemala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haiti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kraje,op.o.w.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kuba	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meksyk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wyspy,o.o.w.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Płd.:																				
Argentyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Boliwia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chile	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ekwador	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kolumbia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paragwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Peru	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wenezuela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afryka:																				
Algier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Etiopia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongo belg.	—	—	—	—	—	—	126	124	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maroko franc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maroko hiszp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rodezja Płd.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sierra Leone	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sudan ang.-eg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tunis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oceania:																				
Australia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N. Zelandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Surowce Eksportowane z Polski w r. 1935

wartości ponad milion złotych

ułożone podług wielkości ich wartości i krajów pochodzenia

Tablica IVb.

Surowce	Węgiel kamienny		Żyto		Jęczmień		Jaja		Cynk w gąskach itp.		Nierogacizna żywa		Owies		Papierówka świerk., jodłowa		Pszenica	
	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	sztuk	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł
Ogólna ilość i wartość wywozowych surowców	8.906.318	131.136	414.214	43.581	285.224	33.303	22.952	26.800	54.638	21.215	150.753	16.001	89.977	10.594	315.860	10.264	68.860	8.851
Europa:																		
Anglia	—	—	2.173	228	32.408	3.507	12.443	13.730	—	—	—	—	7.650	907	—	—	48.326	5.484
Austria	956.149	20.477	21.691	2.755	—	—	1.160	1.501	5.272	2.111	126.807	12.425	—	—	—	—	—	—
Belgia	335.182	3.753	35.779	3.101	201.614	22.606	—	—	401	177	—	—	31.955	3.534	—	—	810	98
Bułgaria	—	—	—	—	—	—	—	—	195	83	—	—	—	—	—	—	—	—
Czechosłow.	211.826	5.524	—	—	—	—	1.733	1.922	7.228	2.981	10.210	1.545	—	—	7.457	252	—	—
Dania	481.010	6.155	52.962	4.539	21.683	2.450	—	—	249	92	—	—	11.752	1.271	—	—	11.337	1.199
Estonia	4.715	69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	197.628	2.324	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.221	499	—	—	1.370	184
Francja	1.079.887	16.307	—	—	—	—	408	684	1.405	511	—	—	—	—	—	—	—	—
Gibraltar	13.430	178	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.372	765	—	—	—	—
Grecja	87.896	1.030	—	—	—	—	—	—	—	—	3.382	207	—	—	—	—	—	—
Hiszpania	4.200	57	—	—	—	—	5.726	7.151	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holandia	117.221	1.532	4.027	331	8.950	1.165	—	—	—	—	—	—	895	92	—	—	—	—
Irlandia	80.965	1.163	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Islandia	21.123	327	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia	80.985	1.085	—	—	—	—	—	—	143	62	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa	44.725	455	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malta	22.220	293	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy	7.479	116	139.882	19.819	4.140	834	—	—	22.896	8.076	10.354	1.824	5.690	1.044	297.944	9.675	6.999	1.880
Norwegia	452.968	5.629	21.345	1.926	900	134	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia	6.510	84	—	—	—	—	—	—	877	364	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwajcaria	79.497	1.185	—	—	248	50	957	1.173	—	—	—	—	4.184	478	9.208	319	—	—
Szwecja	2.352.873	32.069	990	111	—	—	—	—	5.851	2.543	—	—	—	—	—	—	—	—
Węgry	2.701	57	—	—	—	—	—	—	2.585	1.063	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy	1 419.957	19.666	2.639	316	1.480	165	327	388	—	—	—	—	13.175	1.534	—	—	—	—
Azja:																		
Chiny	—	—	—	—	—	—	—	—	225	98	—	—	—	—	—	—	—	—
Indie Bryt.	—	—	—	—	—	—	—	—	1.751	769	—	—	—	—	—	—	—	—
Japonia	—	—	—	—	—	—	—	—	2.507	1.094	—	—	—	—	—	—	—	—
Malaje Bryt.	10.305	124	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palestyna	—	—	1.706	178	—	—	85	93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Półn.:																		
Kanada	—	—	58.422	4.170	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn.	—	—	70.210	5.825	12.926	2.276	45	56	1.007	342	—	—	3.500	404	—	—	—	—
Ameryka Środk.																		
Meksyk	—	—	—	—	436	62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Połd.:																		
Argentyna	109.884	1.296	—	—	—	—	—	—	1.390	589	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia	—	—	—	—	—	—	—	—	284	119	—	—	—	—	—	—	—	—
Afryka:																		
Algier	63.570	813	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt	81.260	958	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maroko hiszp.	—	—	—	—	—	—	37	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senegal	5.150	64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oceania:																		
Australia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Dalszy ciąg tabl. IV b (2).

Surowce:	Sole potasowe naturalne		Pakuły lniane (kądziel)		Skóry cielęce surowe		Groch		Nasiona buraków cukrow.		Kłody, dłużyce sosnowe		Szczecina oczyszczona		Fasola		Mięso wieprzowe świeże	
Ogólna ilość i wartość wywozowych surowców	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000zł*	*ton*	*1000zł*	*ton*	*1000zł*	*ton*	*1000zł*	*ton*	*1000zł*	*ton*	*1000zł*	*ton*	*1000zł*	*ton*	*1000zł*
	83 521	7.020	6.046	6.851	3.372	6.251	16.545	5.913	3.746	5.836	125.977	5.607	298	5.555	16.158	5.450	3.972	5.036
Europa:																		
Anglia	6.649	499	195	256	—	—	480	139	—	—	—	—	110	1.589	246	103	—	—
Austria	3.666	366	—	—	74	106	—	—	552	1.192	—	—	17	121	751	216	1.606	1.276
Belgia	5.050	436	1.543	1.719	—	—	910	272	83	158	—	—	7,6	85	2.733	862	308	370
Bułgaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Czechosłow.	30.816	2.787	2.814	3.104	961	1.482	2.805	879	—	—	—	—	26	198	—	—	—	—
Dania	—	—	—	—	—	—	878	261	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	4.076	327	—	—	—	—	214	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja	—	—	230	177	13	71	246	72	171	222	—		21	181	3.032	1.025	108	102
Gibraltar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hiszpania	—	—	—	—	—	—	—	—	871	1.318	—	—	—	—	1.363	618	—	—
Holandia	12.200	762	—	—	1.021	1.807	1.415	429	128	122	—	—	—	—	227	76	49	57
Irlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Islandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia	—	—	—	—	—	—	—	—	102	168	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	827	1.125	239	791	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy	4.001	257	128	169	499	1.100	5.249	2.266	1.016	980	119.899	5.286	45	419	450	155	1.676	2.955
Norwegia	3.540	370	—	—	—	—	2.461	890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia	—	—	—	—	58	69	—	—	257	774	—	—	—	—	485	140	—	—
Szwajcaria	—	—	—	—	—	—	1.091	392	—	—	4.965	278	—	—	—	—	201	240
Szwecja	13.308	1.186	—	—	—	—	518	162	—	—	—	—	—	—	469	164	—	—
Węgry	—	—	199	179	401	577	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy	—	—	—	—	—	—	—	—	99	235	—	—	—	—	5.475	1.759	—	—
Z. S. R. R.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azja:																		
Chiny	—	—	—	—	—	—	—	—	58	86	—	—	—	—	—	—	—	—
Indie Bryt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Japonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malaje Bryt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mandżuria	—	—	—	—	—	—	—	—	15	23	—	—	—	—	—	—	—	—
Palestyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Półn.:																		
Kanada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn.	—	—	—	—	22	108	—	—	328	393	—	—	57	2.765	—	—	—	—
Ameryka Środk.																		
Meksyk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne kraje	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Połd.:																		
Argentyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afryka:																		
Algier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maroko hiszp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senegal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oceania:																		
Australia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Dalszy ciąg tabl. IV b (3).

Surowce	Chmiel		Len międlony		Buraki cukrowe		Bydło rogate		Nasiona koniczyny czerwonej		Nasiona koniczyny białej		Szmaty		Nasiona maku		Wyka, peluszka	
Ogólna ilość i wartość wywozowych surowców	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*sztuk*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*
	1.683	4.370	3.088	3.978	82.111	3.420	14.018	3.415	2.309	3.162	2.767	2.854	7.107	2.656	4.979	2.648	10.172	2.553
Europa:																		
Anglia . . .	94	241	—	—	—	—	—	—	66	93	518	596	239	104	—	—	—	—
Austria . . .	—	—	—	—	—	—	930	319	426	516	91	99	1.071	306	708	376	254	63
Belgia . . .	427	943	—	—	—	—	—	—	152	247	145	184	—	—	—	—	1.389	297
Bułgaria . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Czechosłow. .	79	168	2.807	3.638	—	—	—	—	82	111	—	—	1.042	403	546	295	3.924	1.029
Dania . . .	16	62	—	—	—	—	—	—	843	1.087	—	—	—	—	—	—	225	51
Estonia . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja . .	42	133	—	—	—	—	—	—	41	62	128	171	3.138	1.030	—	—	2.002	460
Gibraltar . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecja . . .	—	—	—	—	—	—	10.595	2.294	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hiszpania . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120	69	—	—	450	99
Holandia . .	48	100	—	—	—	—	—	—	156	213	98	121	—	—	1.556	740	—	—
Irlandia . .	99	136	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Islandia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa . . .	75	106	214	245	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy . . .	628	1.855	—	—	82.111	3.420	—	—	63	77	278	266	821	297	687	379	705	241
Norwegia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	253	66
Portugalia .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia . .	50	263	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwajcaria .	—	—	—	—	—	—	—	—	36	52	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwecja . .	—	—	—	—	—	—	—	—	270	440	—	—	—	—	—	—	675	175
Węgry . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy . . .	—	—	—	—	—	—	521	180	106	141	—	—	212	81	—	—	—	—
Z. S. R. R. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	225	263	—	—	—	—
Azja:																		
Chiny . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Indie Bryt. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Japonia . .	11	76	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malaje Bryt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mandżuria . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palestyna . .	—	—	—	—	—	—	1.831	597	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Półn.:																		
Kanada . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn.	51	116	—	—	—	—	—	—	—	—	373	520	126	52	1.398	811	—	—
Ameryka Środk.																		
Meksyk . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne kraje .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Połd.:																		
Argentyna .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afryka:																		
Algier . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maroko hiszp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senegal . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oceania:																		
Australia	—	—	—	—	—	—	—	—	53	97	—	—	—	—	—	—	—	—

Dalszy ciąg tabl. IV b (4).

Surowce:	Skóry futrz. koty, króliki zające		Ziemniaki świeże		Kury żywe		Konie żywe opr. zarodowych		Len trzepany		Kopalniaki z drzew iglastych		Gęsi żywe		Kłody, dłużyce dębowe		Kłody, dłużyce olszowe	
Ogólna ilość i wartość wywozowych surowców	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*sztuk*	*1000 zł*	*sztuk*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*sztuk*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*
	923	2.368	28.368	2.357	1.048.612	2.216	7.870	2.040	1.323	2.028	51.713	1.874	338.441	1.823	18.626	1.768	19.847	1.755
Europa:																		
Anglia	—	—	—	—	—	—	836	295	—	—	6.523	371	—	—	—	—	—	—
Austria	—	—	1.344	89	313.988	662	826	136	—	—	—	—	32.963	235	—	—	4.523	359
Belgia	146	317	8.764	798	332.118	592	875	147	42	55	—	—	—	—	5.343	506	—	—
Bułgaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Czechosłow.	409	964	—	—	—	—	—	—	332	386	—	—	48.873	232	—	—	9.890	916
Dania	—	—	—	—	—	—	1.181	272	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja	—	—	7.375	538	—	—	—	—	156	292	—	—	—	—	—	—	—	—
Gibraltar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hiszpania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holandia	—	—	—	—	—	—	3.063	590	—	—	10.330	318	—	—	2.683	261	—	—
Irlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Islandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	769	1.251	4.260	74	—	—	—	—	—	—
Malta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy	19	50	4.639	320	—	—	591	415	—	—	29.297	1.060	253.955	1.344	350	51	—	—
Norwegia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia	—	—	2.422	270	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.177	665	—	—
Rumunia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwajcaria	—	—	2.924	229	34.025	78	236	125	—	—	—	—	—	—	—	—	5.079	460
Szwecja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.036	109	—	—
Węgry	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy	—	—	513	79	162.216	388	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Z. S. R. R.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azja:																		
Chiny	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Indie Bryt.	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Japonia	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malaje Bryt.	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mandżuria	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palestyna	—	—	—	—	191.021	460	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Półn.:																		
Kanada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn.	333	968	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Środk.																		
Meksyk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne kraje	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Połd.:																		
Argentyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afryka:																		
Algier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maroko hiszp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senegal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oceania:																		
Australia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Dalszy ciąg tabl. IV b (5).

Surowce	Kłody, dłużyce drzew iglastych		Pył cynkowy		Łubin		Puch ptasi		Pierze oczyszczone		Kury bite		Pierze nie-oczyszczone		Ołów w prętach itp.		Surówka manganowa	
	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł	ton	1000 zł
Ogólna ilość i wartość wywozowych surowców	46.129	1.745	4.616	1.720	14.071	1.637	171	1.577	344	1.548	713	1.514	592	1.503	3.572	1.439	8.290	1.381
Europa:																		
Anglia	—	—	1.245	431	—	—	—	—	—	—	665	1.422	—	—	—	—	—	—
Austria	—	—	—	—	—	—	41	345	133	628	—	—	237	877	—	—	—	—
Belgia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.441	1.052
Bułgaria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Czechosłow.	—	—	472	159	6.944	692	13	131	22	121	—	—	23	99	2.274	887	—	—
Dania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	58	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja	—	—	278	107	—	—	16	183	17	78	25	53	20	61	—	—	—	—
Gibraltar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hiszpania	—	—	206	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holandia	8.233	367	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	595	99
Irlandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Islandia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa	2.902	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy	34.783	1.284	1.906	734	6.260	825	23	199	135	627	—	—	51	94	1.065	427	—	—
Norwegia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwajcaria	—	—	—	—	—	—	11	110	—	—	—	—	55	182	—	—	—	—
Szwecja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79	52	—	—	315	55
Węgry	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	182	91	325	66
Włochy	—	—	223	86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Z. S. R. R.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azja:																		
Chiny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Indie Bryt.	—	—	135	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Japonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malaje Bryt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mandżuria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palestyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Półn.:																		
Kanada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn.	—	—	—	—	—	—	64	575	—	—	—	—	—	—	—	—	304	52
Ameryka Środk.																		
Meksyk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne kraje	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Połd.:																		
Argentyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afryka:																		
Algier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marok. hiszp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senegal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oceania:																		
Australia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Dokończenie tabl. IV b (6).

Surowce	Nasiona buraków past.		Żołądki zwierzęce		Len czesany		Żórawiny, borówki, jagody		Materiały hydrauliczne wiążące		Mięso baranie św.		Kłody, dłużyce brzozowe		Gryka, tatarka		Grzyby suszone	
Ogólna ilość i wartość wywozowych surowców	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*	*ton*	*1000 zł*
	1.156	1.338	108	1.338	580	1.229	3.816	1.217	16.140	1.174	655	1.142	24.953	1.036	7.464	1.032	156	1.002
Europa:																		
Anglia . . .	—	—	—	—	—	—	1.739	579	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Austria . . .	359	393	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	17
Belgia . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.966	264	—	—
Bułgaria . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Czechosłow. .	167	247	—	—	564	1.195	—	—	15.340	1.115	—	—	1.827	88	361	63	—	—
Dania . . .	—	—	67	826	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francja . .	—	—	12	203	—	—	—	—	—	—	634	1.133	—	—	—	—	23	127
Gibraltar . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecja . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hiszpania . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holandia . .	89	86	5,6	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.637	632	—	—
Irlandia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Islandia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jugosławia .	101	91	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.314	432	—	—	—	—
Malta . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy . . .	—	—	16	103	—	—	1.966	694	—	—	—	—	12.002	466	—	—	9	63
Norwegia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugalia .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szwajcaria .	91	96	4,3	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	34
Szwecja . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Węgry . . .	125	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy . . .	112	174	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Z. S. R. R. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azja:																		
Chiny . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Indie Bryt. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Japonia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malaje Bryt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mandżuria. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palestyna . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Półn.:																		
Kanada . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99	644
Ameryka Środk.																		
Meksyk . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne kraje .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ameryka Płd.:																		
Argentyna .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,8	43
Brazylia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afryka:																		
Algier . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Egipt . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maroko hiszp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senegal . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oceania:																		
Australia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Już same powierzchowne rzucenie okiem na tablicę IVa wskazuje na przewagę importu ilości poszczególnych surowców z Europy w porównaniu z krajami zamorskimi. Na 147 surowców w ogóle do nas importowanych (wartości ponad 100.000 zł) — z Europy przywieźliśmy 83 surowce, z krajów zamorskich — 64, przy czym wiele surowców kolonialnych otrzymaliśmy z krajów europejskich drogą pośrednictwa. — Są, naturalnie, surowce, które sprowadzamy wyłącznie z krajów zamorskich, jak: bawełna, juta, ryż, kawa, kakao, herbata, kopra, ziarna palmowe, pieprz i inne przyprawy kolonialne, są też surowce przywożone wyłącznie z krajów europejskich, jak: winogrona, cytryny, śliwki świeże, orzechy włoskie, migdały, — rudy cynkowe, manganowe i ołowiane, — surówki żelaza, gliny i kamienie polne i skalne, — futrzane skórki i szerść królicza i zajęcza, odpadki wełniane, — śledzie. Co się tyczy wartości, to przewaga importu jest po stronie krajów zamorskich. Z krajów tych sprowadziliśmy surowców za sumę 267 mil. zł, gdy z Europy za 213 mil. zł.

Na 130 zamorskich krajów importowaliśmy surowce z 41 krajów. Najwięcej surowców sprowadziliśmy ze St. Zjedn. A. P., bo 15, następnie z Indii bryt. (13), z Indii Holenderskich (11), z Brazylii (6), z Urugwaju i Australii (po 5), ze Zw. Południ. Afr., Argentyny i Chin (po 4), z Cejlonu, Kanady, Meksyku, Chile, Wenezueli, Złotego Wybrzeża i Nowej Zelandii (po 3), z Malai bryt., Palestyny, Persji, krajów Am. Środkowej, Ekwadoru, Kolumbii, Peru, Maroka franc., Konga belg. po dwa surowce, z pozostałych 16 krajów po jednemu. — Na 33 europejskie kraje sprowadziliśmy surowce z 27 krajów, najwięcej z Anglii, bo 25 surowców, następnie z Niemiec (19), Z. S. R. R. (16), z Czechosłowacji (12), Holandii (12), Belgii (11), Francji (11), z Norwegii i Rumunii (po 10), z Austrii i Italii (po 8), z Grecji i Szwecji (po 7), z Danii i Jugosławii (po 6), Hiszpanii (5), z Bułgarii i Węgier (po 3), z Finlandii, Irlandii, Litwy, Łotwy, Portugalii i Szwajcarii (po 2), wreszcie z Estonii i Islandii po jednym surowcu, z pozostałych sześciu krajów nie przywoziliśmy surowców.

Z wywozem ma się inaczej. Przewaga ilości poszczególnych surowców, które wywozimy do Europy, nad wywozem do krajów zamorskich jest bardzo znaczna, co potwierdza jeszcze ich zbiorowa wartość, gdyż do krajów europejskich wywieźliśmy w r. 1935 surowców za 426 mil. zł, do krajów zamorskich zaledwie za 31 mil. zł.

Niżej podana tablica V przedstawia 28 surowców (wartości ponad 100.000 zł), które wywozimy do krajów zamorskich.

Tablica V.

Surowce	Ogólny wywóz	Do krajów zamorskich	W tym do	ton
	ton			
Węgiel kamienny . . .	8.906.318	270.169	Argentyny . . .	109.884
			Egiptu	81.260
			Algieru	63.570
			Malai bryt. . . .	10.305
			Senegalu	5.150
Żyto	414.214	130.338	Stanów Zjedn. .	70.210
			Kanady	58.422
			Palestyny	1.706
Jęczmień	285.224	13.362	Stanów Zjedn. .	12.926
			Meksyku	436
Żerdzie, drągi, tyki . .	6.804	4.523	Palestyny	4.523
Owies	89.977	3.500	Stanów Zjedn. .	3.500
Cynk w gąskach itp. .	54.638	2.681	Argentyny . . .	1.390
			Stanów Zjedn. . .	1.007
			Brazylii	284
Nasiona maku	4.979	1.398	Stanów Zjedn. .	1.398
Sól kuchenna	7.576	420	Złotego Wybrzeża	420
Nasiona koniczyny biał.	2.767	373	Stanów Zjedn. . .	373
Skóry futrzane, tanie .	923	333	Stanów Zjedn. . .	333
Surówka ferro-mangan .	8.290	304	Stanów Zjedn. . .	304
Tymotka z rajgrasem .	478	241	Stanów Zjedn. . .	241
Jaja kurze	22.952	167	Palestyny	85
			Stanów Zjedn. . .	45
			Maroka franc. . .	37
Cynkowy pył	4.616	135	Indyj bryt. . . .	135
Szmaty stare	7.107	126	Stanów Zjedn. . .	126
Nasienie rzepaku . . .	896	124	Stanów Zjedn. . .	124
Grzyby suszone	156	104	Stanów Zjedn. . .	99
			Argentyny . . .	5
Nasiona buraków cukr. .	3.746	73	Chin	58
			Mandżurii	15
Puch ptasi	171	64	Stanów Zjedn. . .	64
Chmiel	1.683	62	Stanów Zjedn. . .	51
			Japonii	11
Szczecina oczyszczona .	298	57	Stanów Zjedn. . .	57
Nasiona konicz. czerw. .	2.309	53	Australii	53
Skóry futrzane, cenne .	61,2	44,1	Stanów Zjedn. .	44,1
Skóry cielęce surowe .	3.372	22	Stanów Zjedn. . .	22
Rośliny lecznicze i ich części	328	10,6	Stanów Zjedn. . .	10,6
Skórki ptasie z piórami .	62,5	5,3	Stanów Zjedn. . .	5,3
Bydło rogate, sztuk . .	14.013	1.831	Palestyny	1.831
Kury żywe, sztuk . . .	1.048.612	191.021	Palestyny	191.021

Z zestawienia tego jest widoczne, że surowce nasze, w ilości 28 na 88 ogólnej liczby, szły zaledwie do 17 krajów zamorskich na ich ogólną liczbę 130, — przy tym do Stanów Zjednoczonych A. P. szło 20 rozmaitych surowców, do Palestyny 5 surowców (żyto, żerdzie, jaja, bydło i kury), do Argentyny 3 surowce (grzyby, cynk i węgiel), do pozostałych 14 krajów zaledwie po jednym surowcu. Do 113 krajów nie szły wcale. Naturalnie, tak smutny rezultat przypisać należy, że kraje zamorskie są same producentami surowców i naszych surowców nie potrzebują, mając w razie potrzeby bliższe miejsca ich produkcji. Stany Zjednoczone A. P., wszechstronnie zaopatrzone we własne surowce i własne fabrykaty, mając ogromnie ujemne saldo na naszą niekorzyść (największe ze wszystkich krajów świata, bo wynoszące w r. 1935 — 79.805.000 zł), muszą we własnym interesie brać od nas surowce — wolą surowce od fabrykatów, — coprawda w bardzo niewielkich ilościach, lecz za to rozmaitych, — Palestyna, jako kraj zaopatrujący nas w owoce południowe, daje nam częściową kompensatę, biorąc kilka naszych surowców, — wreszcie Argentyna, dążąc do nawiązania z nami trwałych stosunków handlowych, wykazuje swe zainteresowanie nie tylko do naszych fabrykatów, lecz i do niektórych naszych surowców. W ogóle jednak przypuszczać należy, że nasze surowce nie mają żadnych szans do zdobywania rynków zamorskich, — na rynki te forsować należy nasze fabrykaty w zamian za ich surowce. Przeciwnie ma się z krajami europejskimi, — wywóz nasz idzie do wszystkich krajów i obejmuje wszystkie nasze surowce.

* * *

Przechodzimy obecnie do ostatniej części naszej pracy, która ma wykazać, czy sprowadzane do nas surowce są nabywane w odpowiednich krajach, w jakim mniej więcej stosunku do ilości surowca w danym kraju i czy są możliwości nabywania tych surowców w innych krajach. — Ażeby wszechstronnie oświetlić powyższe sprawy, podajemy zestawienia trzydziestu kilku najbardziej charakterystycznych importowanych surowców, w których podajemy wykaz krajów, produkujących większe ilości danego surowca, wielkość ich produkcji, ew. eksportu, — równolegle z naszym importem tego surowca, jak również ze wskazaniem salda, jakie mamy z krajem, od którego dany surowiec sprowadzamy.

Tutaj należy wyjaśnić, że potrzebne nam do tego celu międzynarodowe zestawienia są nadzwyczaj trudne do usystematyzowania, — jest cały szereg statystycznych wydawnictw, które podają te dane, lecz w sposób tak rozmaity, że o zupełnym uzgodnieniu nie może być mowy. — Wobec tego musieliśmy nasze zestawienia traktować, nie, jako suma-

ryczne dane, lecz jako usystematyzowane zestawienia pojedynczych pozycyj, i dlatego wybierać z olbrzymiego materiału te tylko pozycje, które są nam potrzebne, by dojść do swego celu.

Zasadniczo były nam potrzebne dane, mówiące o eksporcie danego surowca z poszczególnych krajów za r. 1935. Ponieważ bardzo często danych tych nie ma, musieliśmy przytaczać dane o eksporcie za r. 1934, a gdy nie ma liczb o eksporcie danego surowca, byliśmy zmuszeni przytaczać odpowiednie dane o produkcji interesującego nas surowca w odnośnym kraju, jeżeli można za r. 1935, a gdy tego nie ma — za r. 1934. — W taki sposób, chociaż nie podajemy zestawień sumarycznych, ściśle pewnych, jednakże poszczególne pozycje są zupełnie pewne. Dla dokładności podajemy przy wszystkich pozycjach notatkę, czy dana liczba przedstawia eksport, czy też produkcję i z jakiego roku. — Naturalnie, bardziej miarodajnymi są liczby eksportu, albowiem liczby przedstawiające produkcję danego surowca nie mogą nam powiedzieć, czy kraj ten — po pokryciu swych własnych potrzeb — może coś eksportować. — Niestety, uzyskanie dokładnych danych o wielkości eksportu danego surowca nie wszędzie było możliwe.

Dane o ilości sprowadzanych surowców do Polski oraz salda za r. 1935 są zupełnie pewne i brane z „Rocznika Handlu Zagranicznego Rz. P. i w. m. Gdańska", wydawanego przez Główny Urząd Statystyczny.

Dla zebrania danych, dotyczących pozycyj zagranicznych, korzystaliśmy z wydawnictw: Annuaire Statistique de la Société des Nations, Genève 1936, str. 80—166. — Raw Materials and Colonies, by The Royal Institute of International Affairs, London, 1936. — Statistiques du Commerce International 1935. Société des Nations, Genève 1936. — Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Berlin 1936, str. 148—156 wł. — Recueil de Statistique de l'Institut International du Commerce, Bruxelles, 20 December 1936, str. 1371—1393. — The Statesman's Year-Book for the year 1936, London 1936.

Tablica przedstawia najważniejsze surowce importowane do Polski w porównaniu z krajami produkującymi.

Tablica VI.

1) Surowce pochodzenia roślinnego:

Banany

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
		Ogółem . . .	—	1.928	—
		Azja	—	—	—
eksport	1935	w. Formoza	136.000		
		Afryka	—	—	—
„	1935	Franc. Zach. Afryka . .	35.000	—	—
„	1934	Kamerun brt.	24.000	—	—
„	1934	w. Kanaryjskie . . .	141.000	411	—102
		Ameryka Środk.	—	—	—
„	1935	Kraje, opr. Meksyku .	746.000	562	—2.987
„	1935	Meksyk . . .	221.000	—	—
„	1935	Wyspy, opr. Kuby . .	425.000	718	—347
„	1934	w. Kuba . .	94.000	—	—
		Ameryka Połud.	—	—	—
„	1935	Brazylia . .	214.000	—	—
„	1934	Ekwador . .	29.000	—	—
„	1935	Kolumbia . .	156.000	202	—4.262

Bawełna surowa oczyszczona

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	1934	Ogółem . . .	5.160.000	65.739	—
produkcja	1934	Azja	1.620.000	—	—
eksport	1935	Chiny . . .	56.000	—	—
„	1935	Indie bryt.	571.000	6.497	—25.940
„	1934	Persja . . .	27.000	104	+3.276
produkcja	1934	Afryka	492.000	—	—
eksport	1935	Egipt . . .	384.000	7.505	—10.119
„	1935	Kenya i Uganda .	47.000	—	—
produkcja	1933	Kongo belg.	15.500	225	—515
eksport	1935	Sudan ang/eg.	38.000	20	+263
produkcja	1934	Ameryka Półn.	2.089.000	—	—
eksport	1935	St. Zjedn. .	1.467.000	48.935	—79.805
produkcja	1934	Ameryka Środk.	55.000	—	—
„	1935	Meksyk . . .	51.000	56	—96
„	1934	Ameryka Połud.	446.000	—	—
eksport	1935	Argentyna .	36.000	340	—3.623
„	1935	Brazylia . .	139.000	512	—10.143
„	1935	Peru	78.000	1.460	—2.651
produkcja	1934	Europa	458.000	—	—
„	1934	Z. S. R. R. .	541.000	81	—
„	1934	Turcja . . .	44.000	—	—

Herbata

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	1934	Ogółem . . .	420.000	1.711	—
produkcja	1934	Azja	414.000	—	—
eksport	1935	w. Ceylon .	96.000	678	— 2.689
„	1935	Chiny . . .	38.000	24	+ 2.981
produkcja	1934	w. Formoza	11.000	—	—
eksport	1935	Indie bryt. .	146.000	349	—25.940
„	1935	Indie holend.	66.000	598	—14.857
„	1935	Japonia . .	18.000	—	—
—	—	Europa	—	—	—
—	—	Anglia . . .	—	49	+64.769

Jedwab naturalny surowy (grège)

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	1934	Ogółem . . .	56.175	34,9	—
produkcja	1934	Azja	50.787	—	—
eksport	1935	Chiny . . .	4.614	—	—
„	1935	Indie bryt. .	134	—	—
„	1935	Japonia . .	33.189	19,2	+ 2.776
„	1935	Korea . . .	2.234	—	—
„	1935	Mandżuria .	1.378	—	—
produkcja	1934	Persja . . .	108	—	—
„	1935	Syria—Lebanon . .	70	—	—
„	1934	Ameryka Połud.	70	—	—
„	1934	Brazylia . .	70	—	—
„	1934	Europa	5.318	—	—
eksport	1935	Francja . .	236	3,1	— 9.212
„	1935	Italia [1]) . . .	1.491	8,6	+ 3.907
produkcja	1934	Szwajcaria .	—	3,7	—10.763
„	1934	Turcja . . .	165	—	—
„	1934	Z. S. R. R. .	1.540	—	—

Juta

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	1934	Ogółem . . .	1.571.000	14.595	—
		Azja	1.571.000	—	—
produkcja	1934	w. Formoza .	10.000	—	—
eksport	1934	Indie bryt. .	795.165	14.435	—25.940
„	1935	Nepal . . .	14.000	—	—
—	—	Chiny . . .	—	156	+ 2.981

1) Styczeń—Wrzesień 1935.

d. c. tablicy VI (2).

Kakao surowe

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	**1934**	**Ogółem . . .**	**690.000**	**6.641**	—
produkcja	*1934*	**Azja . . . . .**	**5.000**	—	—
—	—	Indie bryt. .	—	**147**	*—25.940*
—	—	Indie holend.	—	**45**	*—14.857*
produkcja	*1934*	**Afryka . . . .**	**460.000**	—	—
„	*1935*	Fernando Po	14.000	—	—
eksport	*1935*	Franc. Zach. Afryka . .	44.000	—	—
„	*1934*	Kamerun bryt. . . .	4.000	—	—
„	*1935*	Kamerun franc. . .	24.000	—	—
„	*1935*	Nigeria . . .	90.000	—	—
„	*1935*	w. Principe .	11.000	**82**	*— 76*
produkcja	*1934*	Togo bryt. .	15.000	—	—
eksport	*1935*	Togo franc. .	10.000	—	—
„	*1935*	Wybrzeże Kości Słoniow.	42.000	—	—
„	*1935*	Złote Wybrz.	271.000	**5.177**	*— 6.482*
—	—	Zw. Poł. Afr.	—	**94**	*— 1.104*
produkcja	*1934*	**Ameryka Środk.**	**72.000**	—	—
„	*1934*	Kraje, opr. Meksyku .	10.000	—	—
„	*1935*	w. Kuba . .	3.000	—	—
eksport	*1935*	wyspy, opr. Kuby . .	55.000	**57**	*— 347*
produkcja	*1934*	**Ameryka Połud.**	**144.000**	—	—
eksport	*1935*	Brazylia . .	112.000	**401**	*—10.143*
„	*1934*	Ekwador . .	19.000	**191**	*— 522*
„	*1935*	Wenezuela .	14.000	**215**	*— 513*

Kauczuk surowy

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	**1934**	**Ogółem . . .**	**1.034.000**	**4.254**	—
produkcja	*1934*	**Azja . . . . .**	**1.021.000**	—	—
eksport	*1935*	w. Cejlon	55.000	**43**	*— 2.689*
„	*1935*	Indie bryt. .	14.000	**1.588**	*—25.940*
„	*1935*	Indie holend.	288.000	**770**	*—14.857*
produkcja	*1935*	Indo-Chiny, franc. . .	30.000	—	—
eksport	*1935*	Malaje bryt.	600.000	**842**	*— 1.183*
produkcja	*1935*	Sjam	28.000	—	—
produkcja	*1935*	**Ameryka Połud.**	**13.000**	—	—
„	*1935*	Brazylia . .	13.000	**57**	*—10.143*
		Europa	—	—	—
?	?	Anglia . . .	?	**228**	*+64.769*
?	?	Holandia . .	?	**320**	*+ 7.166*
?	?	Niemcy . . .	?	**334**	*+15.998*

Kawa surowa

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	**1934**	**Ogółem . . .**	**2.160.000**	**5.888**	—
produkcja	*1934*	**Azja . . . . .**	**137.000**	—	—
„	*1934*	Aden	4.000	—	—
eksport	*1935*	Indie bryt. .	12.510	—	—
„	*1935*	Indie holend.	81.000	**26**	*—14.857*
produkcja	*1934*	**Afryka . . . .**	**95.000**	—	—
„	*1934*	Etiopia . . .	17.200	—	—
eksport	*1935*	Kenya i Uganda. . .	25.000	—	—
„	*1935*	Kongo belg.	13.000	—	—
produkcja	*1934*	Madagaskar .	15.000	—	—
„	*1935*	Tanganika .	26.000	—	—
produkcja	*1934*	**Ameryka Środk.**	**220.000**	—	—
eksport	*1935*	Kraje oprócz Meksyka .	197.000	**1.414**	*— 2.987*
„	*1935*	Meksyk . . .	32.000	**137**	*— 96*
produkcja	*1934*	**Ameryka Połud.**	**1.703.000**	—	—
eksport	*1935*	Brazylia . .	920.000	**4.005**	*—10.143*
produkcja	*1934*	Ekwador . .	14.000	—	—
„	*1935*	Guiana hol. . (Surinam)	4.000	—	—
eksport	*1935*	Kolumbia . .	226.000	**156**	*— 4.262*
produkcja	*1934*	Peru	4.000	—	—
eksport	*1935*	Wenezuela .	51.000	**63**	*— 513*

Kopra

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	**1934**	**Ogółem . . .**	**1.616.000**	**25.763**	—
produkcja	*1934*	**Azja . . . . .**	**1.363.000**	—	—
„	*1934*	Borneo bryt.	9.000	—	—
eksport	*1935*	Cejlon . . .	50.000	**545**	*— 2.689*
„	*1935*	Filipiny . .	253.000	—	—
produkcja	*1934*	Indie bryt. .	9.400	**1.235**	*—25.940*
„	*1935*	Indie holend.	483.000	**23.433**	*—14.857*
produkcja	*1935*	Indo-Chiny .	12.000	—	—
eksport	*1935*	Malaje bryt.	221.000	**550**	*— 1.183*
produkcja	*1934*	**Afryka . . . .**	**64.000**	—	—
eksport	*1934*	Mozambik .	33.000	—	—
produkcja	*1934*	Zanzibar . .	13.000	—	—
„	*1934*	**Oceania . . .**	**178.000**	—	—
eksport	*1935*	w. Fiji . . .	26.000	—	—
produkcja	*1934*	French Settlements . .	22.000	—	—
„	*1934*	w. Gilbert i Ellice . .	31.700	—	—
eksport	*1934*	Nowa Gwinea	63.000	—	—
produkcja	*1934*	w. Salomona	18.000	—	—
„	*1934*	w. Tonga . .	10.000	—	—

d. c. tablicy VI (3).

Ziarna sezamowe

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	1934	Ogółem . . .	640.000	1.539	—
produkcja	*1934*	Azja	513.000	—	—
eksport	*1935*	Chiny . . .	117.000	972	*+ 2.981*
produkcja	*1935*	Indie bryt. .	443.000	—	—
eksport	*1935*	Mandżuria. .	17.000	266	*+ 1.198*
produkcja	*1934*	Afryka	67.000	—	—
eksport	*1935*	Nigeria . . .	13.000	—	—
produkcja	*1934*	Sudan ang.-egipski . .	22.000	—	—
,,	*1934*	Ameryka Środk.	14.000	—	—
,,	*1934*	Meksyk . . .	14.000	—	—
,,	*1934*	Europa	45.500	—	—
,,	*1934*	Turcja . . .	26.000	140	— *93*

Ziarna sojowe (w strączkach)

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	1934	Ogółem . . .	4.880.000	3	—
produkcja	*1934*	Azja	4.320.000	—	—
eksport	*1935*	Chiny . . .	17.000	—	—
,,	*1935*	Korea . . .	132.000	—	—
,,	*1935*	Mandżuria. .	1.766.000	3	*+ 1.198*
produkcja	*1934*	Ameryka Półn.	491.400	—	—
,,	*1934*	Stany Zjedn.	491.400	—	—

Orzechy ziemne (arachides)

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	1934	Ogółem . . .	4.710.000	271	—
produkcja	*1934*	Azja	2.720.000	—	—
eksport	*1935*	Chiny . . .	161.000	224	*+ 2.981*
produkcja	*1934*	Formoza . .	52.000	—	—
,,	*1935*	Jawa i Madura . . .	202.000	—	—
eksport	*1935*	Indie bryt. .	363.000	—	—25.940
,,	*1935*	Mandżuria. .	104.000	40	—
produkcja	*1934*	Indo-Chiny .	14.000	—	—
,,	*1934*	Japonia . .	11.000	—	—
,,	*1934*	Afryka	1.380.000	—	—
,,	*1935*	Egipt . . .	15.000	—	—
eksport	*1935*	Franc. Zach. Afryka . .	412.000	—	—
,,	*1935*	Gambia . .	46.000	—	—
,,	*1935*	Gwinea port.	16.000	—	—
,,	*1934*	Mozambik. .	25.000	—	—
,,	*1935*	Nigeria . . .	187.000	—	—
produkcja	*1934*	Ameryka Półn.	482.000	—	—
,,	*1935*	Stany Zjedn.	573.000	—	—
,,	*1934*	Ameryka Połud.	100.000	—	—
,,	*1934*	Argentyna .	93.000	—	—

Pieprz biały i czarny

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	1934	Ogółem . . .	—	993	—
—	—	Azja	—	—	—
eksport	*1935*	Indie bryt. .	2.824	89	*—25.940*
,,	*1935*	Indie holend.	4.686	885	*—14.857*
,,	*1935*	Indo-Chiny .	3.562	—	—

Ryż niewyłuszczony

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	1934/5	Ogółem . .	84.800.000	46.772	—
produkcja	*1934/5*	Azja	79.000.000	—	—
eksport	*1935*	Formoza . .	615.000	—	—
,,	*1935*	Indie bryt. .	1.682.000	46.772	*—25.940*
,,	*1935*	Indo-Chiny .	1.658.000	—	—
,,	*1935*	Japonia . .	71.000	—	—
,,	*1935*	Korea . . .	1.108.000	—	—
,,	*1935*	Malaje bryt.	188.000	—	—
,,	*1934*	Persja . . .	36.100	—	—
,,	*1934*	Sjam	1.863.000	—	—
produkcja	*1934/5*	Afryka	2.050.000	—	—
eksport	*1935*	Egipt . . .	72.000	—	—
produkcja	*1934*	Fr. Afr. Zach.	420.000	—	—
,,	,,	Madagaskar .	713.000	—	—
,,	*1934/5*	Ameryka Półn.	782.000	—	—
eksport	*1935*	Stany Zjedn.	75.000	—	—
produkcja	*1933/4*	Ameryka Środk.	110.000	—	—
,,	,,	Ameryka Połud.	1.540.000	—	—
,,	*1935*	Brazylia . .	95.000	—	—
produkcja	*1933/4*	Europa	1.051.500	—	—

Tytoniowe liście i odpadki, surowe

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	1934	Ogółem . . .	2.000.000	8.198	—
produkcja	*1934*	Azja	770.000	—	—
eksport	*1935*	Filipiny . .	22.000	—	—
,,	*1935*	Indie bryt. .	12.000	—	—
,,	*1935*	Indie holend.	49.000	241	*—14.857*
produkcja	*1934*	Indo-Chiny .	13.500	—	—
,,	*1935*	Japonia . .	68.000	—	—
,,	*1934*	Korea . . .	15.000	—	—
,,	*1934*	Sjam	9.000	—	—
,,	*1934*	Afryka	65.000	—	—
eksport	*1935*	Algier . . .	14.000	—	—
produkcja	*1934*	Ameryka Półn.	492.000	—	—
,,	*1935*	Kanada . .	25.000	—	—
eksport	*1935*	Stany Zjedn.	180.000	2.144	*—79.805*
produkcja	*1934*	Ameryka Środk.	48.000	—	—
eksport	*1934*	w. Kuba . .	12.000	—	—

d. c. tablicy VI (4).

T y t o n i o w e liście i odpadki, surowe (dok).

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zl
produkcja	*1934*	Meksyk . . .	11.000	—	—
,,	*1934*	Porto-Rico .	11.000	—	—
,,	*1934*	Ameryka Połud.	160.000	—	—
,,	*1934*	Argentyna. .	23.000	—	—
eksport	*1935*	Brazylia . .	32.000	135	*—10.143*
produkcja	*1934*	Kolumbia . .	11.000	—	—
,,	*1934*	Europa	460.000	—	—
eksport	*1935*	Bułgaria . .	24.000	624	*— 3.445*
,,	*1935*	Grecja . . .	50.000	500	*+ 1.598*
produkcja	*1934*	Italia	45.400	2.234	*+ 3.907*
,,	*1935*	Jugosławia .	?	1.249	*— 1.015*
,,	*1935*	Turcja . . .	22.000	120	*— 93*
,,	*1935*	Węgry . . .	10.000	—	—
,,	*1935*	Z. S. R. R. .	6.000	942	*— 3.857*

2) *Surowce pochodzenia mineralnego:*

A l u m i n i u m w gąskach itp.

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zl
produkcja	**1934**	**Ogółem . . .**	**169.600**	**954**	—
produkcja	*1935*	**Azja . . . . .**	**4.500**	—	—
,,	*1935*	Japonia . .	4.500	—	—
,,	*1935*	**Ameryka Półn.**	**74.700**	—	—
,,	*1935*	Kanada . .	20.600	301	*+ 3.329*
,,	*1935*	St. Zjednoczone	54.100	—	—
,,	*1935*	**Europa . . . .**	**177.800**	—	—
,,	*1935*	Anglia . . .	16.000	22,3	*+64.769*
,,	*1935*	Austria . . .	1.000	429	*+18.282*
,,	*1935*	Francja . .	21.900	—	—
,,	*1935*	Hiszpania . .	1.200	—	—
,,	*1935*	Italia	13.100	—	—
,,	*1935*	Niemcy . . .	62.800	—	—
,,	*1935*	Norwegia . .	15.000	157	*+ 9.447*
,,	*1935*	Szwajcaria .	19.400	—	—
,,	*1935*	Szwecja . .	1.800	—	—
,,	*1935*	Węgry . . .	600	—	—
,,	*1935*	Z. S. R. R. .	25.000	—	—

A n t y m o n surowy

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zl
produkcja	**1934**	**Ogółem . . .**	**2.000**	**166**	—
produkcja	*1934*	**Azja . . . . .**	—	—	—
,,	*1934*	Chiny . . .	15.400	50	*+ 2.981*
,,	*1934*	**Afryka . . . .**	**907**	—	—
,,	*1934*	Algier. . . .	660	—	—
eksport	*1935*	Maroko hiszp.	137	—	—
produkcja	*1934*	**Am. Półn. . .**	**367**	—	—
,,	*1934*	St. Zjedn. . .	367	—	—
,,	*1935*	**Am. Środk. . .**	**4.570**	—	—
,,	*1935*	Meksyk . . .	4.570	—	—
eksport	*1935*	**Am. Południ.. .**	—	—	—
,,	*1935*	Boliwia . . .	3.402	—	—
produkcja	*1934*	Peru	167	—	—
,,	*1934*	**Oceania . . .**	—	—	—
,,	*1934*	Australia . .	9	—	—
,,	*1934*	**Europa . . . .**	—	—	—
,,	*1934*	Czechosłowacja	1.160	100	*+17.652*
,,	*1934*	Francja . .	265	—	—
,,	*1934*	Grecja . . .	46	—	—
,,	*1934*	Italia . . .	352	—	—
,,	*1934*	Niemcy . . .	—	6,3	*+15.998*
,,	*1934*	Turcja . . .	36	—	—

A z b e s t

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zl
produkcja	**1934**	**Ogółem . . .**	**296.000**	**883**	—
produkcja	*1934*	**Azja . . . . .**	**7.500**		—
,,	*1935*	w. Cypr . .	7.600	—	—
,,	*1934*	Mandżuria .	100	—	—
,,	*1934*	**Afryka . . . .**	**45.600**	—	—
,,	*1935*	Rodezja . .	38.600	191	*— 298*
,,	*1935*	Zw. Poł. Afr..	18.500	—	—
,,	*1934*	**Am. Półn. . .**	**146.100**	—	—
,,	*1935*	Kanada . .	191.000	319	*+ 3.329*
,,	*1934*	St. Zjedn. .	4.600		
,,	*1934*	**Oceania . . .**	**200**	—	—
,,	*1934*	Australia . .	200	—	—
,,	*1934*	**Europa . . . .**	**96.100**	—	—
,,	*1934*	Finlandia . .	1.700	—	—
,,	*1934*	Francja . .	400	—	—
,,	*1933*	Italia . . .	1.900	—	—
,,	*1933*	Niemcy . . .	—	95	*+15.998*
,,	*1935*	Z. S. R. R. .	100.000	122	*— 3.857*

d. c. tablicy VI (5).

Cyna w gąskach itp.

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zl
produkcja	1934	Ogółem . . .	124.000	922	—
produkcja	*1935*	Azja	85.000	—	—
„	*1934*	Chiny . . .	7.686	54	+ *2.981*
„	*1934*	Indie Bryt. .	3.416	79	—*25.940*
„	*1934*	Indie Holend.	20.496	302	—*14.857*
„	*1934*	Indo-Chiny	1.220	—	—
„	*1934*	Japonia . .	1.708	—	—
„	*1934*	Malaje bryt.	37.820	—	—
„	*1934*	Siam	10.248	—	—
„	*1934*	Afryka	—	—	—
„	*1934*	Kongo belg.	4.514	—	—
„	*1934*	Nigeria . . .	5.368	—	—
„	*1934*	Am. Połudn.. .	—	—	—
„	*1934*	Boliwia . . .	23.180	—	—
„	*1934*	Oceania . . .	—	—	—
„	*1934*	Australia .	2.684	—	—
„	*1934*	Europa	51.000	—	—
„	*1934*	Anglia . . .	26.900	114	+*64.769*
„	*1934*	Belgia . . .	3.000	25	+*31.117*
„	*1934*	Czechosłow. .	488	71	+*17.652*
„	*1934*	Holandia . .	14.000	202	+ *7.166*
„	*1934*	Niemcy . . .	2.200	59	+*15.998*

Grafit

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zl
produkcja	1934	Ogółem . . .	112.000	949	—
produkcja	*1934*	Azja	—	—	—
„	*1934*	Cejlon . . .	11.760	—	—
„	*1934*	Japonia . .	1.000	28	+ *2.776*
„	*1934*	Korea . . .	31.360	—	—
„	*1934*	Afryka	—	—	—
„	*1934*	w. Madagask.	8.400	—	—
„	*1934*	Am. Półn. . .	—	—	—
„	*1934*	Kanada . .	1.344	—	—
„	*1934*	St. Zjedn. . .	4.368	—	—
„	*1934*	Am. Środk. . .	—	—	—
„	*1934*	Meksyk . . .	3.920	—	—
„	*1934*	Europa	—	—	—
„	*1934*	Austria . . .	18.256	250	+*18.282*
„	*1934*	Czechosłow. .	3.472	315	+*17.652*
„	*1934*	Italia . . .	3.920	—	—
„	*1934*	Niemcy . . .	17.584	289	+*15.998*
„	*1934*	Norwegia . .	2.240	40	+ *9.447*
„	*1934*	Z. S. R. R. .	4.592	—	—

Magnezyt surowy

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zl
produkcja	1934	Ogółem . . .	1.160.000	2.211	—
produkcja	*1933*	Azja	86.900	—	—
„	*1934*	Indie bryt. .	15.200	—	—
„	*1935*	Afryka	1.500	—	—
„	*1935*	Zw. Poł. Afr.	1.500	—	—
„	*1935*	Am. Półn. . .	187.800	—	—
„	*1935*	Kanada . .	27.100	—	—
„	*1935*	St. Zjedn. . .	160.700	—	—
„	*1934*	Oceania . . .	16.200	—	—
„	*1934*	Australia . .	16.200	—	—
„	*1934*	Europa	932.000	—	—
„	*1934*	Austria . . .	258.400	447	+*18.282*
„	*1934*	Czechosłow. .	58.300	461	+*17.652*
„	*1934*	Grecja . . .	70.400	—	—
„	*1935*	Holandia . .	—	269	+ *7.166*
„	*1935*	Jugosławia .	41.200	—	—
„	*1934*	Niemcy . . .	11.000	422	+*15.998*
„	*1934*	Norwegia . .	2.500	—	—
„	*1935*	Turcja . . .	1.100	—	—
„	*1934*	Z. S. R. R. .	482.000	512	— *3.857*

Miedź w gąskach itp.

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zl
produkcja	1935	Ogółem . . .	1.508.000	11.793	—
produkcja	*1935*	Afryka	266.000	—	—
eksport	*1935*	Kongo belg. .	150.000	—	—
„	*1935*	Rodezja Pół.	140.000	—	—
produkcja	*1935*	Am. Półn. . .	549.400	—	—
eksport	*1935*	Kanada . .	110.000	178	+ *3.329*
„	*1935*	St. Zjedn. . .	237.000	8.310	—*79.805*
„	*1935*	Am. Środk. . .	41.200	—	—
„	*1935*	Meksyk . . .	39.000	—	—
„	*1935*	Am. Połudn.. .	298.000	—	—
„	*1935*	Chile	260.000	1.127	— *980*
„	*1935*	Peru	30.000	—	—
„		Europa	286.100	—	—
„	*1935*	Anglia . . .	12.500	148	+*64.769*
„	*1935*	Belgia . . .	109.000	1.463	+*31.117*
„	*1935*	Holandia . .	—	81	+ *7.166*
„	*1935*	Jugosławia .	38.000	—	—
„	*1935*	Niemcy . . .	1.000	329	+*15.998*
produkcja	*1934*	Norwegia . .	8.000	122	+ *9.447*
„	*1935*	Z. S. R. R. .	66.100	—	—

d. c. tablicy VI (6).

Nikiel w gąskach itp.

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	**1935**	**Ogółem . . .**	**75.000**	**328**	—
produkcja	*1935*	**Azja . . . . .**	1.500	—	—
,,	*1935*	Indie bryt. .	1.500	—	—
,,	*1935*	**Am. Półn. . .**	—	—	—
eksport	*1935*	Kanada . .	64.600	—	—
produkcja	*1935*	St. Zjedn. . .	100	12	*—79.805*
,,	*1934*	**Oceania . . .**	**4 800**	—	—
,,	*1934*	Nowa Kaledonia . .	4.800	—	—
,,	*1934*	**Europa . . . .**	**3.300**	—	—
,,	*1934*	Anglia . . .	—	273	*+64.769*
,,	*1934*	Grecja . . .	1.100	—	—
,,	*1934*	Niemcy . . .	—	25	*+15.998*
,,	*1934*	Norwegia . .	1.300	—	—
,,	*1934*	Z. S. R. R. .	900	—	—

Rtęć

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
Produkcja	**1935**	**Ogółem . . .**	**3.378**	**11,8**	—
produkcja	*1934*	**Azja . . . . .**	—	—	—
,,	*1934*	Japonia . .	7	—	—
,,	*1934*	**Am. Półn. . .**	**532**	—	—
,,	*1934*	St. Zjedn. . .	532	—	—
,,	*1935*	**Am. Środk. . .**	**216**	—	—
,,	*1935*	Meksyk . . .	216	1,0	*— 96*
eksport	*1935*	**Am. Połudn. .**	**15**	—	—
,,	*1935*	Boliwia . . .	15	—	—
produkcja	*1934*	**Oceania . . .**	—	—	—
,,	*1934*	Nowa Zelandia	2	—	—
	1934	**Europa . . . .**	**183**	—	—
,,	*1934*	Anglia . . .	—	5,4	*+64.769*
produkcja	*1934*	Czechosłow. .	26	0,7	*+17.652*
,,	*1934*	Francja . .	—	0,6	*— 9.212*
,,	*1934*	Hiszpania . .	1.096	0,9	*+ 5.248*
,,	*1934*	Italia . . .	441	2,4	*+ 3.907*
,,	*1934*	Z. S. R. R. .	267	—	—

Rudy cynkowe

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
Produkcja	**1934**	**Ogółem . . .**	—	**64.026**	—
produkcja	*1935*	**Azja . . . . .**	—	—	—
,,	*1935*	Indo-Chiny .	12.000	—	—
		Afryka	—	—	—

Rudy cynkowe (dok.)

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
produkcja	*1935*	Algier . . .	2.700	—	—
,,	*1935*	**Am. Półn. . .**	—	—	—
,,	*1934*	Kanada . .	195.000	—	—
,,	*1934*	St. Zjedn.[1] .	11.450.000	—	—
,,	*1934*	**Am. Połudn.. .**	—	—	—
,,	*1935*	Boliwia . . .	27.000	—	—
,,	*1934*	**Oceania. . . .**	**235.000**	—	—
,,	*1934*	Australia . .	235.000	—	—
,,	*1935*	**Europa . . . .**	—	—	—
,,	*1934*	Czechosłow. .	139.100	1.450	*+17.652*
,,	*1934*	Grecja . . .	5.100	1.478	*+ 1.598*
,,	*1935*	Hiszpania . .	82.000	—	—
,,	*1934*	Italia . . .	122.000	735	*+ 3.907*
,,	*1934*	Niemcy . . .	195.000	55.500	*+15.998*
,,	*1934*	Rumunia . .	—	3.827	*+ 2.577*
,,	*1935*	Szwecja . .	60.000	—	—

[1]) W tym 5.792.000 ton rudy cynkowo-ołowianej.

Rudy manganowe

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł
Eksport	**1934**	**Ogółem . . .**	**2.967.000**	**63.431**	—
eksport	*1934*	**Azja . . . . .**	—	—	—
,,	*1934*	Chiny . . .	900	—	—
,,	*1935*	Indie bryt. .	702.000	—	—
produkcja	*1935*	,, Holend. .	12.300	—	—
,,	*1934*	Japonia . .	57.200	—	—
,,	*1935*	Malaje bryt. .	28.600	—	—
,,	*1935*	**Afryka . . . .**	—	—	—
,,	*1935*	Maroko francuskie	25.000	—	—
,,	*1935*	Rodezja Płn.	4.000	—	—
eksport	*1935*	Złote Wybrzeże . .	405.000	—	—
produkcja	*1935*	Zw. Poł. Afr.	95.400	—	—
,,	*1934*	**Am. Półn. . .**	—	—	—
,,	*1934*	St. Zjedn. . .	26.900	—	—
eksport	*1935*	**Am. Środk. . .**	—	—	—
,,	*1935*	w. Kuba . .	67.700	—	—
,,	*1935*	**Am. Połudn. .**	—	—	—
,,	*1935*	Brazylia . .	60.700	—	—
		Europa	—	—	—
produkcja	*1934*	Austria . . .	6.900	—	—
,,	*1934*	Grecja . . .	1.200	—	—
,,	*1935*	Hiszpania . .	1.300	—	—
,,	*1934*	Italia . . .	6.900	—	—
,,	*1935*	Niemcy . . .	191.900	—	—
,,	*1935*	Rumunia . .	19.700	21.571	*+ 2.577*
,,	*1935*	Szwecja . .	7.200	—	—
,,	*1935*	Turcja . . .	15.600	—	—
,,	*1935*	Z. S. R. R. .	2.377.000	41.768	*— 3.857*

d. c. tablicy VI (7).

Rudy ołowiane

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	*Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł*
Produkcja	**1934**	**Ogółem . . .**	—	9.477	—
produkcja	*1934*	**Azja . . . . .**	—	—	—
"	*1934*	Indie bryt. .	451.000	—	—
"	*1934*	**Am. Półn. . .**	—	—	—
"	*1934*	Kanada . .	224.000	—	—
"	*1934*	St. Zjedn. . .	3.048.000	—	—
"	*1934*	**Oceania . . .**	—	—	—
"	*1933*	Australia . .	229.000	—	—
"	*1933*	**Europa . . . .**	—	—	—
"	*1935*	Anglia . . .	53.700	208	*+64.769*
"	*1934*	Austria . . .	95.000	—	—
"	*1935*	Hiszpania . .	104.000	—	—
"	*1934*	Italia . . .	32.000	—	—
"	*1935*	Jugosławia .	747.000	—	—
"	*1934*	Niemcy . . .	218.000	9.258	*+15.998*

Rudy żelazne

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	*Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł*
produkcja	**1934**	**Ogółem . . .**	**118.900.000**	**247.424**	—
produkcja	*1935*	**Azja . . . . .**	—	—	—
eksport	*1935*	Chiny . . .	1.316.000	—	—
"	*1935*	Korea . . .	242.000	—	—
"	*1935*	Malaje bryt. .	1.429.000	—	—
produkcja	*1935*	**Afryka . . . .**	—	—	—
eksport	*1935*	Algier . . .	1.450.000	—	—
		Maroko francuskie	—	9.527	*+ 928*
"	*1934*	Maroko hiszpańskie	817.000	24.152	*— 85*
		Sierra Leone	—	35.885	*— 704*
"	*1935*	Tunis . . .	487.000	—	—
produkcja	*1935*	**Am. Półn. . .**	—	—	—
eksport	*1935*	Newfoundland	639.000	—	—
"	*1935*	St. Zjedn. . .	689.000	—	—
produkcja	*1935*	**Am. Środk. . .**	—	—	—
eksport	*1935*	w. Kuba . .	122.000	—	—
produkcja	*1935*	**Am. Połudn. . .**	—	—	—
eksport	*1935*	Chile	845.000	—	—
produkcja	*1935*	**Oceania . . .**	—	—	—
eksport	*1935*	Australia . .	402.000	—	—
produkcja	*1935*	**Europa . . . .**	—	—	—
eksport	*1935*	Austria . . .	235.000	—	—
"	*1935*	Belgia-Luks.	842.000	—	—

Rudy żelazne (dok.)

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	*Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł*
eksport	*1935*	Czechosłow. .	88.000	10.459	*+17.652*
"	*1935*	Francja . .	16.680.000	—	—
"	*1935*	Grecja . . .	340.000	20.325	*+ 1.598*
"	*1935*	Hiszpania . .	3.701.000	—	—
"	*1935*	Italia . . .	[1] 293.000	—	—
"	*1935*	Jugosławia .	243.000	—	—
"	*1935*	Niemcy . . .	40.000	—	—
"	*1935*	Norwegia . .	1.456.000	21.629	*+ 9.447*
"	*1935*	Szwecja . .	7.747.000	99.271	*+29.643*
"	*1935*	Z. S. R. R. .	158.000	25.661	*— 3.857*

[1]) Styczeń — wrzesień 1935, w r. 1934 — 406.000 ton.

Siarka surowa

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	*Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł*
produkcja	**1935**	**Ogółem . . .**	**2.150.000**	**4.136**	—
produkcja	*1935*	**Azja . . . . .**	**170.000**	—	—
"	*1935*	Indie holend.	10.000	—	—
"	*1935*	Japonia . .	152.000	—	—
"	*1935*	**Am. Półn. . .**	**1.659.000**	—	—
"	*1935*	St. Zjedn. . .	1.659.000	1.761	*—79.805*
"	*1935*	**Am. Połudn. . .**	**20.000**	—	—
"	*1935*	Chile (ruda) .	20.000	—	—
"	*1934*	**Europa . . . .**	**377.000**	—	—
"	*1934*	Hiszpania . .	43.100	—	—
"	*1934*	Italia . . .	366.000	2.117	*+ 3.907*
		Niemcy . . .	—	69	*+15.998*

Surówki żelaza, odlewnicze i aliażowe.

		Kraje produkcji	Ilość (w tonach)	Import do Polski w r. 1935 (w tonach)	*Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł*
produkcja	**1935**	**Ogółem . . .**	**73.480.000**	**1.986**	—
produkcja	*1935*	**Azja . . . . .**	**4.420.000**	—	—
eksport	*1935*	Indie bryt. .	480.000	—	—
"	*1935*	Korea . . .	177.000	—	—
"	*1935*	Mandżuria .	433.000	—	—
produkcja	*1935*	**Europa . . . .**	**45.853.000**	—	—
eksport	*1935*	Anglia . . .	147.000	286	*+64.769*
"	*1935*	Belgia-Luks.	42.000	—	—
"	*1935*	Francja . .	141.000	—	—
"	*1935*	Holandia . .	196.000	—	—
"	*1935*	Niemcy . . .	225.000	650	*+15.998*
"	*1935*	Szwecja . .	68.000	884	*+29.643*

dok. tablicy VI (8).

		Kraje produkcji	Ilość	Import do Polski w r. 1935	*Saldo nasze za r. 1935 w 1000 zł*
			w tonach		

3) *Surowce pochodzenia zwierzęcego.*

Wełna owcza (prana i nieprana)

produkcja	**1934**	**Ogółem . . .**	**1.654.000**	**18.507**	—
produkcja	*1934*	**Azja . . . . .**	**128.000**	—	—
eksport	*1935*	Chiny . . .	20.000	—	—
„	*1935*	Indie bryt. .	23.000	—	—
produkcja	*1934*	Iran	22.000	—	—
„	*1934*	**Afryka . . . .**	**146.000**	—	—
„	*1934*	Algier . . .	18.000	—	—
„	*1934*	Maroko francuskie	13.000	—	—
eksport	*1935*	Zw. Poł. Afr.	118.000	1.964	*— 1.104*
produkcja	*1934*	**Am. Półn. . .**	**213.000**	—	—
„	*1934*	St. Zjedn. .	205.000	—	—
„	*1934*	**Am. Połudn.. .**	**265.000**	—	—
eksport	*1935*	Argentyna .	136.000	3.211	*— 3.623*
produkcja	*1934*	Brazylia . .	17.000	—	—
eksport	*1935*	Chile	10.000	78	*— 980*
		Peru	—	20	*— 2.651*
„	*1935*	Urugwaj . .	50.000	473	*— 3.195*
produkcja	*1934*	**Oceania . . .**	**588.000**	—	—
eksport	*1935*	Australia . .	386.000	6.674	*—19.279*
„	*1935*	Nowa Zelandia . .	101.000	2.230	*— 4.198*
produkcja	*1934*	**Europa . . . .**	**314.000**	—	—
eksport	*1935*	Anglia . . .	36.000	2.024	*+64.769*
„	*1935*	Belgia-Luks.	53.000	1.150	*+31.117*
		Czechosłow .	—	66	*+17.652*
		Dania . . .	—	90	*+17.339*
„	*1935*	Francja . .	21.000	395	*— 9.212*
produkcja	*1934*	Hiszpania . .	34.000	—	—
eksport	*1935*	Irlandia . .	—	37	*+ 2.157*
produkcja	*1934*	Jugosławia .	14.000	—	—
eksport	*1935*	Niemcy . . .	2.000	—	—
produkcja	*1934*	Turcja . . .	17.000	—	—
„	*1934*	Z. S. R. R. .	76.000	—	—

Z zestawień tej tablicy jest widoczne, że za wyjątkiem kilku zamorskich krajów, jak: Chiny, Japonia, Kanada, Mandżuria, Maroko franc., Persja i Sudan, mających z Polską za r. 1935 saldo dodatnie na naszą korzyść, — reszta naszych tranzakcyj surowcowo-importowych jest prowadzona z krajami zamorskimi, mającymi saldo dla nas ujemne. — Jest

to szczegół bardzo charakterystyczny, wymagający badania, czy nie można by nawiązać podobnych tranzakcyj z innymi krajami, posiadającymi te same surowce, ew. podwyższyć wielkość już dokonywanych tranzakcyj z krajami o dodatnim dla nas saldzie. Nie ulega wątpliwości, że znalazłaby się spora liczba krajów-producentów surowców, do których Polska mogłaby podwyższyć swój import, ew. nawiązać nowe stosunki na zasadach wzajemnej kompensaty, — np. robimy tranzakcje kawą z sześcioma krajami, gdy jest duża ilość innych krajów z tym samym surowcem, — to samo z kakao, bananami; — koprę bierzemy z czterech krajów, gdy jest przeszło jedenaście innych, — ziarna sezamowe otrzymujemy z trzech krajów, gdy innych jest spora liczba, — orzechy ziemne bierzemy z dwóch krajów, gdy innych jest trzynaście, — ryż otrzymujemy z jednej grupy krajów, bardzo dla nas deficytowej, gdy innych jest dziesięć, — antymon bierzemy z jednego tylko kraju, gdy wiele innych produkuje ten surowiec, — to samo z azbestem, cyną, grafitem. Nie bierzemy wcale rud cynkowych, manganowych, ołowianych, magnezytu z krajów zamorskich, lecz z krajów europejskich itd., a trzeba tutaj zaznaczyć, że produkcja nie wyczerpuje się w krajach, wyszczególnionych w tablicy, lecz znajduje się jeszcze w całym szeregu innych krajów, tutaj nie podanych, z mniejszą produkcją.

Drugą charakterystyczną cechą naszego zamorskiego handlu surowcami jest częściowe pośrednictwo krajów europejskich w nabywaniu potrzebnych nam zamorskich surowców. W r. 1934 było takich tranzakcyj bardzo wiele, w r. 1935 — uległy dużej redukcji (być może maskowanej, gdyż zamiast kraju pośrednictwa zgłaszano w dokumentach przewozowych kraj pochodzenia), lecz odbywają się one w dalszym ciągu, np. patrz pozycja herbata: jest podane, że Anglia dostarczyła nam 49 ton herbaty — pośrednictwo, w pozycji kauczuk: Anglia dostarczyła nam 228 t, Holandia — 320 t, Niemcy — 334 t, — wszystko pośrednictwo, bo ani herbaty, ani kauczuku kraje te nie produkują, to samo widzimy w tranzakcjach surowcami pochodzenia mineralnego, chociaż tutaj jest dużo europejskich krajów, produkujących te surowce, dotyczy to również wełny i skór. — W ogóle jest widoczne, że kraje europejskie nie chcą wypuścić ze swych dłoni lukratywnego „business'u" pośrednictwa w nabywaniu surowców. — Jak najprędzej powinniśmy się pozbyć tej niepotrzebnej nad nami opieki, starając się nawiązać bezpośredni kontakt z możliwie wszystkimi zamorskimi krajami. Da nam to możność osiągnięcia tańszej ceny i sposobność ulokowania tam własnych towarów, a co najważniejsze, zapoczątkowania bezpośredniej wymiany między krajami produkującymi, bez żadnych niepotrzebnych pośredników.

W artykule swym p. t. „Obecny stan i możliwości naszego handlu zamorskiego“ [1]) pisałem: „kraje zamorskie są praźródłem całego szeregu surowców i artykułów kolonialnych, niezbędnych dla naszego życia gospodarczego i spożycia naszej ludności. Jeżeli artykuły te nabywamy w Europie, to na tym tracimy, gdyż kupujemy wtedy z drugiej ręki, a tym samym opłacamy zbędne pośrednictwo. — Surowce dla naszego przemysłu, jak: bawełnę, jutę, wełnę, materiały szczotkarskie i koszykarskie, skóry i futra surowe, rudy — żelazne i manganowe, — surowce chemiczne, metale, kauczuk, gumy i żywice oraz artykuły kolonialne, jak: herbatę, kawę, kakao, korzenie, owoce południowe, jak również nasiona oleiste, tłuszcze, tytoń, cenne gatunki drzewa egzotycznego itp., wszystko to możemy nabyć w całym szeregu zamorskich krajów, — lepsze i gorsze gatunki, — drożej i taniej, a wszystko dostać możemy na zasadach kompensacyjnych za nasze fabrykaty, o ile, naturalnie, umiejętnie o to się postaramy“. — Bez pomocy jawnych lub maskowanych pośredników.

* * *

Staraliśmy się możliwie dokładnie scharakteryzować ruch surowców w naszym handlu zagranicznym, o ile na to pozwalał zakres miejsca, bądź co bądź względnie niewielki, w stosunku do tematu, naszego artykułu.

Na zakończenie naszych badań podajemy tablicę VII, która wyraźnie wskazuje na stosunek sprowadzonych i wywiezionych surowców do Europy i krajów zamorskich w r. 1935, a mianowicie:

Przywóz		
Przywóz ogólny . .	861 m. zł	*100%*
w tym: **surowców** .	**480[2]) m. zł**	**55,7%**
„ fabrykatów i półfabr.	381 m. zł	*44,3%*
Razem . . .	861 m. zł	
Przywóz z Europy .	565 m. zł	*65,6%*
w tym: **surowców** .	**213 m. zł**	**24,7%**
„ fabr. i półfabrykatów . . .	352 m. zł	*40,9%*
Razem . . .	565 m. zł	
Przywóz z krajów zamorskich . . .	296 m. zł	*34,4%*
w tym: **surowców** .	**267 m. zł**	**31,0%**
„ fabr. i półfabrykatów	29 m. zł	*3,4%*
Razem . . .	296 m. zł	

Wywóz		
Wywóz ogólny . . .	925 m. zł	*100%*
w tym: **surowców** .	**457[2]) m. zł**	**49,4%**
„ fabryk. i półfabrykatów . .	468 m. zł	*50,6%*
Razem . . .	925 m. zł	
Wywóz do Europy .	786 m. zł	*85,0%*
w tym **surowców** .	**426 m. zł**	**46,1%**
„ fabryk. i półfabrykatów . .	360 m. zł	*38,9%*
Razem . . .	786 m. zł	
Wywóz do krajów zamorskich	139 m. zł	*15,0%*
w tym: **surowców** .	**31 m. zł**	**3,3%**
„ fabryk. i półfabrykatów . .	108 m. zł	*11,7%*
Razem . . .	139 m. zł	

[1]) Sprawy Morskie i Kolonialne, zeszyt 4, 1935 r., str. 53.

[2]) Suma przybliżona wraz z wartością surowców poniżej 100 000 zł.

Widzimy z tego zestawienia, że import surowców z krajów zamorskich jest większy od importu z Europy o sumę 54 mil. zł, — stosunek nie bardzo jaskrawy. Odwrotnie, wywóz naszych surowców do krajów zamorskich jest w czternaście (14) razy mniejszy od wywozu do Europy. Powyższe rzuca wyraźne światło na cały nasz ruch surowcowy: do krajów zamorskich nasze surowce, za wyjątkiem kilku, nie mają szans powodzenia — odwrotnie, surowce z krajów zamorskich mają naturalnie do nas ujście, których ilości z każdym rokiem powinny być większe, tym bardziej, jeżeli wyeliminujemy z tych stosunków pośrednictwo niektórych krajów europejskich. Wywóz naszych surowców do Europy jest dwukrotnie wyższy od przywożonych stamtąd.

Stan faktyczny obecnej naszej surowcowej wymiany handlowej z zagranicą udziela nam wskazówki, w jakim kierunku ma się rozwijać ta wymiana. — Do Polski powinno się przywozić jaknajwięcej surowców z krajów zamorskich, jednakże z takich krajów, z którymi nasze salda są, jeżeli nie dodatnie, to przynajmniej znikomo ujemne. Jako rekompensatę za przywożone surowce z krajów zamorskich dawać powinniśmy nasze fabrykaty gotowe i półfabrykaty, wywożąc w tych artykułach dużo pracy ludzkiej, co wobec panującego u nas bezrobocia ma wielkie znaczenie gospodarcze. Za przywożone do nas surowce z Europy dajemy nasze surowce, a ich nadmiar kompensujemy, biorąc potrzebne nam fabrykaty i półfabrykaty.

W kilku słowach, cała nasza surowcowa wymiana z zagranicą winna iść w kierunku: surowce z krajów zamorskich za nasze fabrykaty, nasze surowce do krajów Europy za tamtejsze wyroby gotowe i pół fabrykaty.

ROMAN PIOTROWICZ

TRZYDZIEŚCI PIĘĆ LAT ROZWOJU ŚWIATOWEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

I

Rozwój gospodarstwa światowego zawsze bywał zależny od rozszerzania się zasięgu poszczególnych rynków narodowych, jak również wpływał na rozwój poszczególnych gospodarstw narodowych. Możliwości nabywania rozmaitych surowców na najwłaściwszych rynkach ich produkcji oraz zbywania towarów własnej wytwórczości na rynkach najbardziej ich potrzebujących, zależały zawsze od środków komunikacji, którymi dana epoka rozporządzała.

Stąd każdy wynalazek w dziedzinie środków komunikacyjnych, który ułatwiał przewóz towarów, zbliżał poszczególne rynki wytwórcze i konsumcyjne. Obniżając zaś koszty transportu i zwiększając promień zasięgu poszczególnych rynków — surowcowych i przemysłowych — stwarzał podstawy do dalszych i głębszych zmian ekonomicznych.

Zastosowanie przez Fultona w początkach ubiegłego stulecia maszyny parowej do transportu wodnego, nie od razu wprawdzie wywołało gwałtowne zmiany w sposobach żeglugi oceanicznej, ale dało bardzo poważny impuls dalszym dociekaniom, umożliwiającym dokonanie późniejszego kolosalnego postępu w tej żegludze, a tym samym dopomogło do coraz ściślejszego zespalania poszczególnych, już nawet nie tylko państwowych, lecz kontynentalnych gospodarstw. Etapy tego postępu żeglugowego zaznaczały się poszczególnymi wyczynami ludzkiego wysiłku myślowego (którym dzisiaj nadano by oczywiście wybitne cechy sportowe). Umożliwiły one parowcowi Fultona przebycie w 1807 roku 150 mil na Hudsonie, przepłynięcie Atlantyku w 1819 przez statek o kombinowanych żaglowo-parowych środkach napędowych, przy większej pomocy raczej żagla, niż pary, oraz pierwsze, na wyłącznej sile pary oparte, przepłynięcie Atlantyku w 1838 r. przez „Siriusa". W ciągu następnych kilkudziesięciu lat dokonywującego się dalszego

postępu, zastępuje się koła rozpędowe śrubami, a drzewo, dotychczas używane do tych konstrukcyj, wypierane jest stopniowo przez żelazo i stal, co umożliwia budowę coraz to większych jednostek.

Dokonywujące się w dziedzinie morskiej komunikacji zmiany, zwiększając szybkość statków, niewątpliwie znacznie skracały odległości pomiędzy poszczególnymi krajami, nie można jednak powiedzieć, że w takim samym stopniu powiększały się również i ilościowe możliwości transportowe. Eksploatacja tych nowoczesnych środków komunikacji morskiej pod względem gospodarczym pozostawia jeszcze bardzo dużo do życzenia. Prymitywizm pierwszych maszyn parowych, pożerających olbrzymią masę paliwa, zmusza statki do zaopatrywania się w duże jego ilości, pozostawiając z tego powodu zbyt mało miejsca na ładunek przewożony. Stąd też tak stary środek przewozowy, jak żaglowiec, a szczególnie żaglowiec, tak udoskonalony w swej budowie jak „clipper", przez długie jeszcze lata potrafi dość zwycięsko konkurować z parowcem. Dlatego też żaglowiec, jeszcze w początkach wieku bieżącego, stanowić będzie prawie czwartą część tonażu floty światowej. Ta konkurencja żaglowców była dla parowców szczególnie niebezpieczna i przeważnie zwycięska na dalekich odległościach, dla przebycia których każdy parowiec zmuszony był zabierać ze sobą tak potężny zapas paliwa, że zajmował on znacznie więcej miejsca, niż cały towar przewożony i liczna załoga statku. Jednak raz nadany rozwojowi żeglugi parowej impuls wprowadzał coraz to nowe ulepszenia, umożliwiające stałe obniżanie kosztów przewozu mechanicznego, a tym samym ułatwiał coraz bardziej owocne współzawodnictwo parowca z żaglowcem. Rozbudowa całego szeregu stacyj węglowych na najbardziej uczęszczanych drogach morskich, pozwalając parowcowi na odbywanie dalekich podróży etapami, pozostawia więcej miejsca dla ładunku. Przekopanie Kanału Sueskiego przyczyniło się w poważnej bardzo mierze do zwycięstwa parowca nad żaglowcem, gdyż ten ostatni, nie mogąc o własnych siłach przebywać kanału, zmuszony był bądź okrążać Afrykę, bądź ponosić koszta dodatkowe. Wreszcie wynalazek maszyny parowej wielocylindrowej, dokonany w 1897 roku, zmniejszając prawie o 60 % zużycie przez nią węgla, zadał decydujący cios żaglowcom. Odtąd ilość ich zmniejsza się z nadzwyczajną szybkością.

Dokonywujący się w środkach komunikacji postęp techniczny ułatwiał stosunki pomiędzy kontynentami, a przez zwiększanie ilości możliwych do transportu towarów, pobudzał do ich rozbudowy. Wzrastające potrzeby rozwijających się gospodarstw narodowych, wychodzących ze swego prymitywizmu samowystarczalnego, jeszcze bardziej wpływały na spotęgowanie tych stosunków. Te potrzeby gospodarczych stosun-

ków z obcymi krajami, wypływające z konieczności rozwoju i powszechnego postępu, a właściwe nawet państwom o możliwościach najbardziej samowystarczalnych, doskonale ujął A. Burchard[1]), mówiąc: „Mit der Ausfüllung nur eines Klimaraums wird ein mächtiger Staat der über die Mittel zur Ausbreitung verfügt kaum zufrieden sein. Die Bedarfsdeckung eines Staates kann heutzutage in der Regel nicht mehr aus sich selbst erfolgen, sondern die verschiedensten Zonen der Erde müssen dazu beitragen. Danach wird also ein Staat immer auf die Einfuhr angewiesen sein, wenn es ihm nicht möglich ist sich so auszudehnen, dass er die Autarkie erreicht. Diese Selbstgenügsamkeit ist desto schwerer zu verwirklichen, je höher die Zivilisation steht". Z drugiej znów strony nawet i „Wirtschaftliche Selbstgenügsamkeit braucht noch nicht den vollständigen Abschluss vom Auslande zu bedeuten".

Warunki naturalne poszczególnych krajów, ich klimat, zasoby kopalniane oraz położenie geograficzne nie tylko predestynują je do określonych funkcyj gospodarczych w zespolonym kompleksie ekonomii światowej, lecz także związują je ściśle z innymi krajami. Dzieje się to dzięki temu, że brak lub nadmiar różnych towarów w poszczególnych krajach, zmusza je do nabywania towarów brakujących a niemożliwych do wyprodukowania i do pozbycia się tych, których mają nadmiar.

Analiza cyfr, wykazujących produkcję światową z ostatniego pięciolecia, 1930/1934, mimo już paruletnich kryzysowych wysiłków szeregu państw do osiągnięcia stopnia samowystarczalności, dowodzi wyraźnie, iż bardzo dalecy jeszcze jesteśmy od tego, nawet najmniej rygorystycznego, ideału. Spośród tych starań o samowystarczalność gospodarczą, sprawa wyżywienia ludności za pomocą własnych środków żywnościowych, najbardziej chyba zaprzątała uwagę szeregu rządów europejskich. Ostatnie pięciolecie wykazuje niewątpliwie pewien znaczny nawet postęp w tej dziedzinie, jak bowiem z tych cyfr widać, na przeciętnie 128 milionów ton liczącą światową produkcję pszenicy, Europa, posiadająca około 25,5% ludności globu, produkuje jej 34%, Ameryka Północna, licząca 6,5% ludności, partycypuje w tym wokoło 23%, natomiast Azja, zmuszona do wykarmienia 54,5% ludności globu, dysponuje zaledwie 30% produkcji pszenicznej, a Australia, zaludniona tylko 0,4% jednostek, produkuje ponad 4,2% pszenicy. Jeżeli nawet przypuścimy, że Azja, produkująca około 93,5%, w 89,5 milionotonowych rocznych zbiorach ryżu, może wystarczyć sama na głodowe wyżywienie swej ponad miliardowej ludności, to musimy jednak z tym się zgodzić, że pszenica, ten chleb białej rasy, będzie musiała odbywać dalekie międzykontynentalne

[1]) A. Burchard. „Staat und Klima". 1928.

podróże dla wyrównania swych terytorialnych dysproporcyj produktywnych. Oczywiste też jest, że środki żywnościowe, tak wybitnie kolonialne, jak herbata, kawa, kakao, których roczna produkcja wynosi przeciętnie około 3,3 miliona ton, jeszcze bardziej nierównomiernie podzieliły się między kontynentami. Sama Ameryka Południowa zajmuje około 69%, Azja 17%, oraz Afryka 13,5%. Spośród szeregu nasion oleistych, tego tak niezbędnego surowca dla wielu gałęzi produkcji chemicznej Europy i Północnej Ameryki, jak soja, orzeszki ziemne, sisal, len, konopie i inne, których roczna produkcja światowa wynosi około 31,3 miliona ton, sama Azja produkuje około 60%, Ameryka natomiast tylko 29,5%, pozostawiając Europie niecałe nawet 1,5%. W produkcji takich surowców przemysłowych jak kauczuk (860) [2]), juta (1.535) [2]), bawełna (5.660) [2]), wełna (1.705) [2]) oraz jedwab surowy (57.000) [2]), Europa, przeważnie je konsumująca, nie jest bardzo uprzywilejowana, bowiem pierwszych dwuch surowców nie produkuje i wcale produkować nie może, w produkcji bawełnianej zajmuje zaledwie niecałe 0,4%, w wełnianej około 14,1%, oraz w surowcowo-jedwabnej trochę ponad 8,6%. Roczna produkcja obu Ameryk wynosi łącznie niecałe 1,5% kauczuku, oraz 28,2% wełny, dostarcza jednak ponad 60,5% bawełny, azjatycka natomiast, dostarczając prawie całość światowego dorobku jutowego, 98% kauczukowego oraz 91,4% surowcowo-jedwabniczego, wytwarza tylko 31,5% bawełny oraz 13,2% wełny. W kopalnictwie Europa jest nieco lepiej sytuowana, obejmuje w produkcji węgla (1.120.000) [2]) ponad 46,2%, cynku (1.129) [2]) około 46%, ołowiu (1.467) [2]) prawie 26,5%, jednak już w produkcji miedzi (1.373) [2]) dostarcza tylko 12%, w produkcji ropy naftowej (193.800) [2]) — 4,1%, a fosfatów (9.440) [2]) zaledwie 1,9%. Ta nierównomierność możliwości produkcyjnych poszczególnych kontynentów, zmusza je do stałej morskiej wymiany owoców ich działalności gospodarczej, których masa wagowa jest tak potężna w sumarycznej obfitości wymienionych wyżej piętnastu tylko surowców. W samej rzeczy, sumując wagę rocznej ich produkcji, zobaczymy, że w tej, przeszło 1.650 milionów ton liczącej produkcji, Europa zajmuje niecałe 35,2%, Ameryka Północna ponad 36,3%, Azja natomiast tylko 23%. Potrącając z tej masy węgiel kamienny, obejmujący około 68% i w znacznym stopniu dostarczany przez Europę, zobaczymy wówczas, że stosunek zmieni się na znaczną jej niekorzyść, pozostawiając jej tylko 11,2%. Ameryce Północnej przypadnie 30,9%, Południowej 9,3%, Afryce 2,8%, Australii 1,3%, oraz wzrośnie bardzo, bo do 44,5% udział Azji. Te znaczne różnice wagowe, powiększane jeszcze rozmaitością produkcji poszcze-

[1]) Średnia roczna produkcja światowa w tys. ton.

gólnych kontynentów, zmuszają nieuchronnie, nawet w dobie największego natężenia kryzysowego, do kontynuowania morskiej wymiany międzykontynentalnej.

Europa, która, jak widać z powyższego, jest tak bardzo upośledzona pod względem produkcji surowcowej, jest całkowicie uzależniona od stosunków z innymi kontynentami. Ta zależność wzrasta jeszcze dzięki jej dużej produkcji przemysłowej i konieczności zatrudnienia zgęszczonej ludności, co zmusza ją do szukania nowych rynków zbytu na różnych kontynentalnych terytoriach.

Europejskie konieczności zbywania swej produkcji poza jej granicami kontynentalnymi, ilustrują bodaj cyfry ilości wrzecion przemysłu bawełnianego, w którego 162 milionowej masie ona sama dysponuje około 60%, jak zresztą i produkcja żelaza, w której na 60 milionów ton światowego dorobku, Europa dostarczała przeciętnie rocznie około 50,5%, oraz produkcja stali, w której na 73 miliony ton światowej na nią przypadało ponad 48%.

Jeżeli rozmaitość warunków naturalnych poszczególnych kontynentów tak dyferencjuje ich produkcję i zmusza je do stałej morskiej wymiany, nadzwyczajna taniość transportu morskiego, w porównaniu do wszelkich innych rodzajów przewozów lądowych, wpływa na to, że w tej morsko-lądowej konkurencji przewozowej, zwycięstwo odnosi zawsze morze. Stąd też nie tylko w koniecznych i nieuniknionych stosunkach międzykontynentalnych znajduje dla siebie zatrudnienie morska flota handlowa, lecz przewozi ona także transporty poszczególnych krajów tego samego kontynentu, mogących skądinąd nawet z łatwością posługiwać się lądowymi środkami komunikacyjnymi. O różnicy kosztów przewozów morskich i kolejowych świadczą cyfry, wyjęte ze statystyk brytyjskich, a mówiące, że przewóz kwintala zboża z Argentyny do Liverpoolu drogą morską, liczącą 22.200 kilometrów, kosztuje prawie tyle samo, co przewóz jego na linii kolejowej Liverpool—Londyn, liczącej nieco ponad 370 kilometrów. Przewóz węgla z kopalń Yorkshire do Londynu kosztuje tyleż, co transport jego na południowo-amerykańskie rynki — La Platy. Też same brytyjskie badania wykazują, że kilometrowy koszt przewozu sztaby żelaza lub stali na linii kolejowej Middlesborough—Birmingham, kosztuje trzydzieści razy drożej niż ich morski przewóz na linii Londyn—Nowa Zelandia.

Konieczność posiadania marynarki handlowej tłumaczy się gospodarczą w spółzależnością międzykontynentalną i międzypaństwową oraz ekonomicznością przewozów morskich. Dlatego też, szereg mocarstw zależnych od siebie ze względu na swe rynki zakupów surowcowych i zbytu wytwórczości przemysłowej, pragnąc uniezależnić się chociażby

pod względem transportów, zwrócił w ostatnich kilkudziesięciu latach baczną uwagę na rozbudowę swojej floty.

Prace związane z rozbudową marynarki handlowej nie zostały zmniejszone nawet przez kryzysowy prąd autarkijny. Jest bowiem oczywiste, że żaden kontynent, a tym bardziej żadne państwo nie może istnieć samowystarczalnie.

II

Udoskonalenia w konstrukcjach parowych maszyn napędowych, wprowadzone w ostatnim pięcioleciu ubiegłego wieku, pozwoliły w bieżącym stuleciu na szersze rozwinięcie morskiej żeglugi. Postępy dokonane już w ciągu kilkudziesięciu lat naszego stulecia w każdej z dziedzin żeglugi, tak w wielkości indywidualnej statków, jak i flot poszczególnych państw, tak w rozmaitości ich napędu mechanicznego oraz wszelkich innych urządzeń technicznych, jak i w dziedzinie większego zekonomizowania ich pracy, skracając odległości pomiędzy kontynentami oraz zwiększając częstotliwość podróży tego samego statku, przyczyniły się walnie do kolosalnego wzrostu handlu zagranicznego, który cechował lata tego stulecia, a szczególnie lata przedkryzysowe.

W dziedzinie wielkości statków, na których budowę pozwalał każdorazowy stan techniki budowniczej, dokonano w ciągu tych lat bardzo wiele. Widać to z porównań średnich wymiarów dwudziestu największych statków danej epoki. W końcu ubiegłego stulecia taka średnia wynosiła około 10 tysięcy ton pojemności brutto, w 1910 przekroczyła już prawie 21 tysięcy, po czym w 1925 podniosła się do 34 tysięcy. Średnia długość kadłuba takich statków wynosząca w 1900 roku około 165 metrów, oraz prawie 205 metrów w 1910 roku, w 1925 przekracza już 223 metry. Rozwój dokonany w tej dziedzinie stanie się jeszcze bardziej widoczny, gdy porównamy te cyfry z danymi za rok 1850, kiedy średnia pojemność takich statków nie przekraczała 1.500 ton, a długość kadłuba była nieco większa od 70 metrów. Również w dziedzinie szybkości, rozwijanej przez takie statki, zaznaczył się znaczny postęp. W połowie ubiegłego stulecia wynosiła ona tylko 17 kilometrów na godzinę, w końcu tegoż osiągnęła już około 33 kilometry, w 1910 dochodziła do 35, a w 1925 przekroczyła prawie cyfrę 40 kilometrów. Rok 1935 szczególnie był znamienny w tej dziedzinie indywidualnego postępu statków. ,,Normandie", wypływająca w tym roku na fale oceanu, miała bowiem około 79 tysięcy ton brutto, czyli o trzynaście tysięcy więcej niż ówczesny stan całej polskiej floty handlowej. Zakończenie budowy i oddanie do żeglugi ,,Queen Mary", o nieco mniejszej pojemności, nie oznacza prawdopo-

dobnie tego, że statki, mające długość 1/3 km („Normandie“ — 313 m, „Queen Mary“ — 309 m), staną się zjawiskiem bardzo pospolitym na morzach, tym niemniej równoczesna budowa tych dwóch olbrzymów oceanicznych, rozwijających ponad 31,5 węzłów (58,3 km), mówi o tym wyraźnie, że nie tylko zdobycze techniki nowoczesnej umożliwiły doskonałą ich budowę, lecz także, że ich eksploatacja może się okazać całkowicie rentowna.

Tonaż ogólny floty światowej wykazał w bieżącym stuleciu także bardzo znaczny wzrost. Stopień tego, naturalnego niejako, przyrostu, wykazywał jednakże zmienne natężenie w poszczególnych okresach tych trzydziestu pięciu lat. W pierwszym pięcioleciu, jak to widzimy z zestawienia 1., ten wzrost wynosił około 23,2 %, po czym, za wyjątkiem okresu wojennego, ze względu na swe stopniowe coraz większe nasycanie się, zdradzał ciągłą tendencję zniżkową, żeby w latach 1930/1935 wykazać 6,7 % liczące zmniejszenie. W dziejach morskich całości bieżącego stulecia, możemy wyraźnie rozróżnić pod tym względem trzy okresy, jaskrawo odgradzające się od siebie. Z nich piętnastolecie przedwojenne wykazuje 68 % przyrostu, czasokres powojenny zaledwie 13,2 %. W rezultacie tych ilościowych zmian, mimo spadku, zaznaczającego się w ostatnim pięcioleciu, stan floty światowej w 1935 roku był przeszło 2,2 razy większy od jej stanu w początku bieżącego stulecia.

Zest. 1. Fazy rozwojowe światowej floty handlowej

Rok	Tonaż brutto (w statkach od 100 ton)	% przyrostu w stosunku do okresu poprzedniego
1900	29.615.000	—
1905	36.573.000	+23,2
1910	42.371.000	+15,8
1915	49.609.000	+17,0
1920	57.314.000	+15,5
1925	64.642.000	+12,8
1930	69.608.000	+ 7,6
1935	64.887.000	— 6,7

Zmiany jakościowe w stanie światowej floty handlowej były jeszcze znaczniejsze, jak również wyraźniejsze tendencje tych zmian. W nowe stulecie flota światowa wkroczyła, posiadając w swym tonażowym skła-

dzie przeszło 24,5% żaglowców. W ciągu następnych dziesięciu lat udział żaglowców zmniejszył się przeszło o połowę (zest. 2). Każde

Zest. 2. Fazy zmian jakościowych w tonażu światowej floty handlowej

Rok	Żaglowce		Statki o napędzie mechanicznym							
			Parowce		Motorowce		Podług rodzaju paliwa			
							węgiel		ropa	
	tys. ton brutto	% w całości	tys. ton brutto	% w całości	tys. ton brutto	% w całości	tys. ton brutto	% w całości	tys. ton brutto	% w całości
1900	7.256	24,5	22.359	75,5	—	—	22.359	75,5	—	—
1905	6.610	18,1	29.963	81,9	—	—	29.854	81,6	109	0,3
1910	5.042	11,9	37.329	88,1	—	—	36.809	86,9	520	1,2
1915	3.969	8,0	45.392	91,5	248	0,5	44.053	88,8	1.587	3,2
1920	3.382	5,9	52.786	92,1	1.146	2,0	43.441	75,8	10.491	18,3
1925	2.262	3,5	59.666	92,3	2.714	4,2	41.862	64,8	20.518	31,7
1930	1.584	2,3	59.927	86,1	8.097	11,6	40.070	57,5	27.954	40,2
1935	1.159	1,8	52.423	80,7	11.305	17,5	32.538	50,1	31.190	48,1

następne pięciolecie wykazywało znaczny spadek tego udziału, osiągającego w 1935 roku zaledwie 1,8%. Równolegle do stałego spadku udziału żaglowców wzrastał konsekwentnie i stale udział statków o napędzie mechanicznym. Jednak w tej kategorii piętnastolecie powojenne wprowadziło bardzo znaczne zróżniczkowanie. Aż do ostatniego dziesięciolecia udział parowców, zwalniając nieco przy końcu swe tempo rozwojowe, wykazywał stały wzrost. Przy końcu pięciolecia 1920/1925 osiągnął swą najwyższą cyfrę udziałową i zajął około 92,3% całości tonażu światowego. W ciągu następnego dziesięciolecia kosztem znacznego spadku udziałowego parowców, wykazującego w 1935 r. już tylko 80,7%, zaznacza się wzrost ilości statków motorowych, debiutujących w roku 1915 półprocentowym zaledwie udziałem, a osiągających w 1935 roku już 17,5% całości tonażu światowego.

Ostatnie pięciolecie ubiegłego wieku, przynosząc szereg udoskonaleń w dziedzinie maszyn statków parowych, nie tykając zupełnie rodzaju materiału opałowego, spowodowało bardzo znaczny wzrost tonażu mechanicznego, zaznaczający się specjalnie w bieżącym już stuleciu. Prawdziwa natomiast rewolucja w dziedzinie użytkowania rodzajów materiału opałowego, jaka nastąpiła w obecnym wieku, zwłaszcza w piętnastoleciu powojennym, spowodowała znaczne potanienie kosztów prze-

wozów morskich. Wprowadzony od drugiego już pięciolecia bież. wieku opał ropny zamiast węglowego, pozwalał na cały szereg daleko idących oszczędności. Ropa naftowa, dająca przy spalaniu znacznie więcej niż 70% energii cieplnej od węgla, pozwala na przeszło 80% zużytkowania jej w pracy. Ponieważ przy użyciu węgla zatraca się jej ponad 40% całkowicie bezużytecznie, możliwe jest, przy zastąpieniu węgla ropą, zaoszczędzenie na statku ponad 33% miejsca, przeznaczonego na zapasy opałowe. Zaoszczędzone w ten sposób miejsce może być z powodzeniem oddane do użytku podróżnych, lub towarów przewożonych. Mogąc natomiast zabrać ze sobą większą ilość opału, statek zdolny jest do odbywania dłuższych dróg, bez konieczności zawijania do portów, unikając w ten sposób rozmaitych kosztów, związanych z takim pobytem. Możliwości dłuższego przebywania na morzu nabierają specjalnego znaczenia dla statków rybackich, pozwalając im na całkowite wyzyskanie sezonu połowowego. Stwierdzono bowiem, że zwykły statek rybacki, użytkujący do swych maszyn opał węglowy, mógł zabierać jego zapasy, pozwalające na przebywanie na morzu w przeciągu piętnastu tylko dni, — zamieniając zaś węgiel na opał ropny, tenże statek może już przebywać poza obrębem portu 53 dni. W tych warunkach staje się zrozumiałe, dlaczego Norwegia, której obywatele w wysokim stopniu trudnią się rybołówstwem, dysponuje w składzie swej floty największym procentem motorowców i statków opalanych ropą. W dziedzinie kosztów obsługi opał ropny przyniósł także daleko idące oszczędności. Nawet zachowując maszynę parową, przy zmianie palenisk węglowych na ropne, koszta obsługi zmniejszają się przeszło o 25%. Przy wprowadzeniu zaś motorów spalinowych zmniejszenie kosztów dochodzi do 60%. Sama ilość czasu i pracy, potrzebna na załadowanie tylko zapasów opałowych na statek, pozwala na poczynienie znacznych oszczędności. W ten sposób, „Olimpic", transatlantyk, opalany węglem, dla całkowitego naładowania węgla, potrzebnego mu w podróży, wymagał pięciodniowej pracy 500 robotników, — przy zmianie zaś jego palenisk na ropne, wystarczyło do tego dwanaście godzin pracy dwunastu robotników. W świetle powyższego, stanie się też zrozumiałe, dlaczego opał ropny w tak gwałtownym tempie zwiększa swój udział. W 1910 roku zaledwie 520 tysięcy ton światowej floty, stanowiące 1,2% jej całości, posiadało paleniska ropne. W ciągu następnej ćwierci wieku, tonaż floty o takich paleniskach wzrósł do prawie 31,2 milionów ton, obejmując tym samym 48,1% i dorównując prawie swym tonażem wysokości tonażu statków o paleniskach węglowych.

Coraz szersze zastosowanie paliwa ropnego we wszelkich dziedzinach — lądowej, morskiej i powietrznej — działalności człowieka, nieustannie

zwiększa zapotrzebowanie na to płynne paliwo. Stąd też wypływa konieczność transportowania go z nielicznych miejscowości jego produkcji do najdalszych nawet zakątków globu oraz potrzeba specjalnego rodzaju statków-cystern, dostosowanych do możliwości masowych płynnych przewozów. W takich warunkach światowy tonaż tankowy, przekraczający w 1900 roku nieco tylko cyfrę 400 tysięcy ton i stanowiący zaledwie 1,4% całości tonażu floty, oraz przewyższający w 1920 trochę trzymilionową kwotę, z 5,5%, w 1935 osiągnął prawie 9,7 milionów ton i stanowił w całości światowego tonażu pokaźny, bo przeszło 14,9% udział (zest. 3).

Zest. 3. Rozwój światowej floty tankowej

Rok	Tonaż brutto (w statk. od 500 ton)	% przyrostu w stosunku do okresu poprzedn.	% ogólnego tonażu światow.
1900	424.600	—	1,4
1905	697.200	+ 61,4	1,9
1910	1.165.900	+ 67,2	2,8
1915	1.791.700	+ 53,7	3,6
1920	3.068.100	+ 71,2	5,4
1925	5.177.600	+ 68,7	8,0
1930	7.753.100	+ 49,7	11,1
1935	9.673.300	+ 24,8	14,9

Zmiany, zachodzące w stanie ilościowym i jakościowym światowej floty handlowej, powodowane całym szeregiem udoskonaleń technicznych, zastosowywanych do żeglugi, zwiększając zdolności przewozowe tej floty, oraz rozszerzając powierzchnię rynku światowego, dawały też nieustanne impulsy do potężnego rozwoju handlu międzynarodowego, którego, ze swej strony, stale wzrastające zapotrzebowania, zmuszały do nowych udoskonaleń i nowego postępu. Wyrazem tego było ciągłe, aż do ostatniego kryzysu światowego, wzrastające morskie budownictwo statków (zest. 4). W trzydziestopięcioletniej działalności tego budownictwa, dającego światu prawie 90 milionów bruttoton statków, wyraźnie zarysowują się, dokładnie od siebie oddzielone, trzy poszczególne okresy. Piętnastolecie przedwojenne, dające w wyniku

swej pracy około 40% tej budowlanej wytwórczości, oddzielone jest od okresu powojennego, budującego już tylko 34%, pięcioleciem wojennym, rozwijającym wyjątkowo intensywną działalność i dostarczającym prawie 26% całości tonażu budownictwa z tego stulecia. Dość znaczny spadek, zaznaczający się w okresie powojennym, stał się całkowicie katastrofalny w ostatnim pięcioleciu, budującym zaledwie 43,4% tonażu z pierwszego pięciolecia bieżącego stulecia, oraz tylko 22,1% z okresu wojennego.

Wychodząc z założenia, że statek może żeglować z pewnym pożytkiem dla życia gospodarczego przeciętnie 20/25 lat, światowa flota mor-

Zest. 4. Rozwój światowego budownictwa statkowego (tonaż od 100 ton)

Okres	Ilość statków zbudowanych	Całość zbudowanego tonażu brutto w tys. ton	Średnia roczna budowanego tonażu tys. ton	%stosunek do średniej rocznej za trzydziestopięciolecie	Średnia wielkość statku w ton. brutto	%stosunek do całości zbudowanego w trzydziestopięcioleciu tonażu	%stosunek do światowego stanu floty w danym pięcioleciu
1901—1905	8.057	11.768,8	2.354	92,3	1.461	13,2	6,9
1906—1910	7.369	11.099,0	2.220	87,0	1.505	12,4	5,4
1911—1915	7.130	12.962,2	2.592	101,6	1.815	14,5	5,5
1916—1920	8.184	23.084,5	4.617	180,9	2.820	25,9	8,5
1921—1925	4.711	12.920,6	2.584	101,3	2.740	14,5	4,0
1926—1930	4.367	12.343,5	2.468	96,7	2.804	13,8	3,7
1931—1935	2.418	5.104,4	1.021	40,0	2.111	5,7	1,5
Razem	42.236	89.283,0	2.551	100,0	2.106	100,0	4,7

ska, dla swej normalnej tylko konserwacji, musiałaby rokrocznie być zaopatrywana nowym tonażem, wynoszącym około 4/5% jej stanu. Pod tym względem jednak widzimy, że sytuacja w ciągu bieżącego stulecia uległa znacznym i niekorzystnym zmianom. Za wyjątkiem okresu wojennego, dostarczającego rocznie ponad 8,5% każdorazowego światowego stanu floty, jednak i niszczącego go w przeszło 5% wysokości, stosunek tonażu nowobudowanego do każdorazowego stanu floty ulega nieustannemu zmniejszaniu. Początkowe pięciolecie, jak widzimy z zestawienia, dostarczyło aż 6,9%, ostatnie pięciolecie natomiast mogło się zdobyć już tylko na 1,5%. Również i przedostatnie pięciolecie, budując około 3,7% swego stanu floty, nie może być zaliczone do okresów, w całej pełni zadość czyniących normalnym potrzebom jej konserwacji.

Ten spadek budownictwa, chociaż tak groźny w ostatnim pięcioleciu, nie zmniejszył jednak w tak znacznym stopniu zdolności przewozowych floty światowej, jakby to mogło wynikać z tych tylko matematycznych obliczeń, nawet przy uwzględnieniu prawie 7% spadku stanu floty światowej, który się zaznaczył w ostatnim pięcioleciu.

Dzieje się to dzięki temu, że ilościowym zmniejszeniom floty przeciwstawiają się jakościowe jej udoskonalenia, zarówno w dziedzinie konstrukcji, jak i w urządzeniach portowych.

Ulepszenia te, przyśpieszające i upraszczające wyładowanie i naładowanie, zwiększają częstotliwość dokonywanych przez każdy statek podróży i obniżają znacznie koszta przewozów.

Badając morskie budownictwo statków z okresu powojennego, widzimy, że wykonuje ono statki, posiadające większe zdolności przewozowe niż te, które bywały budowane w okresie przedwojennym. W samej rzeczy, nie tylko żaglowce ze względu na swoje bardzo małe możliwości przewozowe są nieustannie wypierane przez statki o napędzie mechanicznym, lecz także i w tej ostatniej kategorii, motorowce, jako bardziej ekonomiczne i przewozowo zdolne, stopniowo i konsekwentnie usuwają parowce z ich przeważających dotychczas pozycyj. Gdy w pierwszym pięcioleciu powojennym zbudowano około 80% parowców (zest. 5), w następnym już tylko 53,5%, a w ostatnim zaś zaledwie 42,2%. Motorowce natomiast zwiększyły w tym samym czasie swój udział z 18% za pierwsze pięciolecie, do 44,7% w drugim, oraz do 56,8% w trzecim.

W zespolonym kompleksie tych tak rozmaitych zmian, dodatnich i ujemnych, dokonywujących się w statyce i dynamice światowej floty handlowej, porównując stan floty i jej wartości użytkowe w poszczególnych jej jednostkach składowych, z lat ostatnich ubiegłego stulecia, oraz z końca okresu rozważanego, możemy powtórzyć zdanie jednego z popularnych tygodników[1]) francuskich, że: ,,le cargo d'hier marchait au charbon et faisait 9 ou 10 noeuds, son exploitation était lente, il consommait beaucoup de combustible. Le cargo d'aujourd'hui chauffé au mazout, ou marché au moteur, file 15 noeuds, parfois 18, ses rotations sont rapides, sa machine est économique, il est doté de puissants moyens de manutention pour les marchandises et d'appareils de navigation perfectionnés. Le paquebot d'hier filait de 12 à 15 noeuds, les cabines étaient exigues et on y entassait 3,4 passagers (ou plus) dans des couchettes superposées, les lavabos n'étaient souvent alimentés qu'en eau froide, les salles de bain étaien trares, les salons étaient bas de plafond, obscurs

[1]) Miroir du Monde, z 29/II 1936 (numer specjalny poświęcony francuskiej marynarce handlowej).

Zest. 5. Tonaż statków spuszczonych na wodę (w tonażu od 100 ton)

Rok	Parowce		Motorowce		Żaglowce	
	tys. ton br.	%	tys. ton br.	%	tys. ton br.	%
1921	3.975,7	91,4	306,6	7,1	67,3	1,5
1922	2.220,2	89,8	209,7	8,5	41,4	1,7
1923	1.391,8	83,9	226,2	13,8	38,4	2,3
1924	1.699,8	75,6	502,9	22,3	47,0	2,1
1925	1.298,7	59,2	843,8	38,5	51,1	2,3
1926	926,1	55,3	704,0	42,0	44,8	2,7
1927	1.375,8	60,1	863,7	37,8	46,1	2,1
1928	1.477,1	54,8	1.183,2	43,8	38,9	1,4
1929	1.504,3	53,8	1.269,9	45,4	19,0	0,8
1930	1.252,5	43,5	1.583,1	54,7	54,0	1,8
1931	683,1	42,2	920,5	57,0	13,6	0,8
1932	455,6	62,7	270,8	37,0	2,3	0,3
1933	141,7	29,0	337,8	69,2	9,5	1,8
1934	391,2	40,4	563,6	58,3	12,6	1,3
1935	477,7	36,7	813,0	62,5	11,4	0,8
Razem . .	19.271,3	63,5	10.599,8	34,9	497,4	1,6

et mal ventilés, la salle à manger ressemblait à un réfectoire de collège. Le paquebot d'aujourd'hui file de 18 à 32 noeuds, ses cabines spacieuses sont de vraies chambres d'hôtel, avec de vrais lits, lavabos à eau courante, chaude et froide et de nombreuses salles de bain, les passagers y sont logés par 2 au plus, parfois même seuls, ils ont a leur disposition de vastes salons et promenades et des distractions variées."

III

Zmiany, dokonywujące się w ciągu bieżącego stulecia w wielkości tonażu floty światowej, we wzajemnym ustosunkowaniu się jej czynników składowych, jak również i w jakości tych czynników, w bardzo rozmaitym stopniu dotknęły floty handlowe, żeglujące pod rozmaitymi banderami narodowymi. Cechą znamienną tej międzypaństwowej ewolucji marynarki handlowej jest niewątpliwie fakt stałego, stopniowego i konsekwentnego wyzwalania światowej floty spod supremacji brytyj-

skiej. Dwa wieki, a przynajmniej półtora, z poprzednich stuleci, były niewątpliwie świadkami całkowitej i niespornej przewagi brytyjskiej na morzach. Dumne hasło wyspiarzy ,,Britannia rule the weves", było nie tylko nieuzasadnioną pretensją anglo-saskich imperialistów, lub samym tylko militarnym despotyzmem, mniej lub więcej opancerzonych lub uzbrojonych okrętów Union Jacku; lecz opierało się w pierwszym rzędzie na olbrzymiej przewadze tej właśnie brytyjskiej marynarki handlowej. Dla istotnej bowiem i trwałej przewagi materialnej, tak na morzach, jak zresztą i wszędzie, nie wystarczą same najpiękniejsze nawet hasła, lub cudownie uzbrojone okręty, i najartystyczniej przybrane ich załogi. Konieczną i nieodzowną jest rzeczą, żeby realizowanie tych haseł i wprowadzanie ich w codzienność życia ludzkiego, nie sprzeciwiało się koniecznościom i wymaganiom jego potrzeb, a przede wszystkim potrzeb gospodarczych, oraz nie tamowało dróg, wiodących do szerokiego postępu społecznego. Wysoki stopień doskonałości marynarki brytyjskiej, jej świetna organizacja, oparta na wybitnie gospodarczym zmyśle narodu angielskiego, znaczny rozwój uprzemysłowienia wysp brytyjskich, oparty na posiadaniu podstawowych surowców, przyczyniły się łącznie do tego, że przez długi szereg lat świat cały, mniej lub więcej dobrowolnie, godził się na tę supremację floty spod bandery Union Jacku. Nieustanne powiększanie się zaludnienia Europy, rozwój jej uprzemysłowienia i konieczność poszukiwań rynków dla tej produkcji, oraz surowców dla jej zatrudnienia, wpływają imperatywnie na to, że i inne państwa zaczynają intensywniej rozbudowywać swe floty handlowe, usiłując w ten sposób pod własną banderą utrzymywać stosunki z innymi, uzupełniającymi ich gospodarstwa narodowe, krajami. Ta rozbudowa flot była tym konieczniejsza, że marynarka brytyjska coraz mniej zdolna była do zaspokajania wzrastających potrzeb świata, ulegając normalnemu zjawisku starzejących się i zbyt wchodzących w rutynę organizmów.

Początek wieku bieżącego oglądał banderę brytyjską powiewającą prawie na połowie światowego tonażu (zest. 6), natomiast w roku 1935 już tylko 31,6% tego tonażu (zest. 13) żeglowało pod banderą europejskich wyspiarzy. Porównując ze sobą poszczególne etapy tego brytyjskiego schodzenia do bardziej demokratycznego poziomu posiadania floty, zobaczymy, że, o ile od 1900 roku do 1935, brytyjski tonaż wzrósł 1,4-krotnie, przy światowym 2,2-krotnym (zest. 7), a od roku 1900 do 1914 powiększył się o 45%, od tego ostatniego okresu wykazuje on spadek, wynoszący w 1935 przeszło 2,5%, a od 1920 do 1935 aż 12,3%. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że cechy, odnoszące się do tych zmian, były stale niższe we flocie brytyjskiej niż przeciętne całości floty światowej. Porównując stan floty innych państw z tych dwóch okresów krańcowych

Zest. 6. Etapy rozwojowe flot handlowych państw w latach 1900/30

Państwo	Rok 1900		Rok 1914		Rok 1930	
	tysięcy ton brutto	%	tysięcy ton brutto	%	tysięcy ton brutto	%
Imp. Brytyjskie . .	14.541	49,1	21.048	42,8	23.382	33,6
Stany Zjednoczone	2.887	9,8	5.369	10,9	14.046	20,1
Niemcy	2.710	9,2	5.462	11,1	4.229	6,1
Norwegia	1.671	5,6	2.506	5,1	3.668	5,3
Francja	1.375	4,7	2.321	4,7	3.531	5,1
Italia	1.003	3,4	1.669	3,4	3.332	4,8
Rosja	731	2,5	1.054	2,2	532	0,8
Hiszpania	714	2,4	899	1,9	1.232	1,8
Szwecja	647	2,2	1.119	2,3	1.624	2,3
Japonia	585	2,0	1.709	3,4	4.317	6,2
Holandia	545	1,8	1.497	3,1	3.086	4,4
Dania	529	1,8	820	1,6	1.088	1,6
Grecja	251	0,8	837	1,7	1.391	2,0
Brazylia	163	0,5	324	0,7	459	0,7
Belgia	163	0,5	352	0,8	553	0,8
Pozostałe	1.100	3,7	2.114	4,3	3.140	4,4
Łącznie całość floty światowej . . .	29.615	100,0	49.100	100,0	69.608	100,0

bieżącego stulecia, zobaczymy, że wzrost tonażu niższy niż przeciętny światowy, wykazują, poza brytyjską, także marynarka Niemiec (1,4-krotny), Hiszpanii (1,7-krotny), oraz Danii (2,1-krotny). Francuska marynarka handlowa osiągnęła ten sam stopień wzrostu, co i przeciętny światowy, natomiast powyżej przeciętnego posiadają floty: Japonii (7-krotny), Grecji (6-krotny), Holandii (4,7-krotny) itp. Bardzo nieznaczny przyrost marynarki niemieckiej tłumaczy się kompletnym jej unicestwieniem warunkami pokoju, co się zaznaczyło również w tym, że w 1920 flota Niemiec zajęła w światowej klasyfikacji 11 miejsce, ustępując z drugiego, które osiągnęła w 1914 roku. Od 1920 do 1935 roku, jak widzimy, flota naszego sąsiada zachodniego wzrosła też o przeszło 450%, gdy w tym samym okresie czasu przeciętny światowy wzrost wynosił zaledwie 13,2%. Znaczna rozbudowa floty greckiej tłumaczy się też specyficznymi warunkami powojennymi, zmuszającymi państwa do

Zest. 7. Zmiany w stanie tonażu marynarek handlowych poszczególnych państw w latach 1900—1935

Państwo	N-krotny wzrost od 1900 r. do 1935 r.	% przyrost (+) lub spadek (—) w czasokresach			
		od 1900 r. do 1914 r.	od 1914 r. do 1935 r.	od 1920 r. do 1935 r.	od 1930 r. do 1935 r.
Imp. Brytyjskie .	1,4	+ 45	— 2,5	— 0,3	— 12,3
St. Zjednoczone .	4,4	+ 86	+ 139,4	— 19,8	— 8,5
Japonia	7,0	+ 192	+ 139,1	+ 36,4	— 5,3
Norwegia	2,4	+ 50	+ 58,4	+ 78,8	+ 8,1
Niemcy	1,4	+ 102	— 32,1	+ 450,3	— 12,4
Francja	2,2	+ 69	+ 30,4	— 6,8	— 14,3
Italia	2,9	+ 67	+ 81,3	+ 28,7	— 13,3
Holandia	4,7	+ 175	+ 70,7	+ 42,7	— 17,1
Grecja	6,8	+ 233	+ 104,4	+ 222,8	+ 2,3
Szwecja	2,4	+ 73	+ 38,7	+ 44,5	— 4,6
Hiszpania	1,7	+ 26	+ 31,0	+ 18,2	— 4,3
Dania	2,1	+ 55	+ 34,2	+ 37,1	+ 1,2
Całość floty światowej	2,2	+ 66	+ 32,2	+ 13,2	— 6,7

intensywnego demontowania taboru swej floty i wyzbywania się go po iście kryzysowych cenach. Armatorzy greccy z reguły korzystają z tych modernizacyjnych tendencyj ich cudzoziemskich kolegów, żeby nabywać od nich skazane na śmierć morską jednostki pływające i używać je do dalszej pracy. O ile stan floty światowej w 1935 roku zmniejszył się w porównaniu do jej stanu z 1930 prawie o 7%, to jednak i w tym wypadku rozmaite floty zostały w rozmaitym stopniu tym dotknięte. Gdy bowiem największy spadek wykazuje w tym czasie marynarka holenderska (17,1%), a najniższy hiszpańska (4,3%), flota norweska powiększyła się o 8,1%, grecka o 2,3%, a duńska o 1,2%.

Bieżące stulecie przyniosło dużo zmian w stanie flot poszczególnych państw. Nie tylko uniezależniło je od Brytyjczyków, pozwalając w znacznej mierze na obsłużenie własną flotą potrzeb gospodarstwa narodowego, lecz także stworzyło, dotychczasowym morskim uniwersalnym przewoźnikom brytyjskim, bardzo poważną konkurencję.

Jeszcze silniej zaznaczają się zmiany dokonane w dziedzinie konstrukcji statków, ponieważ zależność od Anglii na tym polu była znacz-

niejsza. O ile bowiem w końcu bieżącego stulecia przeciętnie około 80% rocznie budowanego tonażu konstruowano na stoczniach brytyjskich, przeciętna tego za lata bieżącego wieku wynosiła już tylko 49,1%. Analizując poszczególne okresy tego morskiego budownictwa, zobaczymy (zest. 8), że w piętnastoleciu przedwojennym stocznie brytyjskie budo-

Zest. 8. Rozwój budownictwa statkowego

Państwo	Średnia roczna tonażu budowanego							
	1901—1935		1901—1915		1916—1920		1921—1935	
	tys. ton brutto	% bud. świat.	tys. ton brutto	% bud. świat.	tys. ton brutto	% bud. świat.	tys. ton brutto	% bud. świat.
Imp. Brytyjsk.	1.253,6	49,1	1.449,4	60,7	1.552,9	33,3	958,2	47,3
Stany Zjedn. .	528,0	20,6	307,1	12,8	2.217,4	48,1	185,7	9,2
Japonia . . .	123,6	4,9	48,1	2,0	412,0	8,9	103,0	5,1
Norwegia . .	37,8	1,5	47,2	2,0	46,5	1,1	25,5	1,2
Niemcy . . .	214,0	8,4	243,8	10,3	—	—	255,2	12,6
Francja . . .	86,7	3,4	98,1	4,1	40,2	0,9	90,8	4,5
Italia	66,2	2,5	37,5	1,5	74,4	1,6	92,2	4,6
Holandia . .	98,4	3,9	74,0	3,1	144,6	3,2	107,4	5,3
Szwecja . . .	40,5	1,6	11,3	0,5	41,6	0,9	69,2	3,5
Hiszpania . .	14,2	0,6	4,2	0,2	30,0	0,7	19,0	0,9
Dania	49,8	2,0	24,5	1,0	36,0	0,8	79,7	4,0
Pozostałe . .	38,2	1,5	43,8	1,8	21,4	0,5	38,1	1,8
Razem .	2.551,0	100,0	2.389,0	100,0	4.617,0	100,0	2.024,0	100,0

wały około 60,7% tonażu, w powojennym natomiast już tylko niecałe 47,3%, a w ostatnim pięcioleciu udział ten spadł nawet do 35,9%. Pośród państw, dysponujących przed wojną większym udziałem w budownictwie światowym morskim, niż po wojnie, znajdują się także i Stany Zjednoczone, dostarczające przed wojną około 12,8% tonażu, po wojnie natomiast tylko 9,2%, oraz Norwegia, z 2% przedwojennymi i 1,2% powojennymi. Wszystkie pozostałe państwa, jak to widać z zestawienia, zwiększyły swój udział, a niektóre nawet bardzo znacznie go uwielokrotniły. Spośród tych ostatnich, Dania, dostarczająca przed wojną niecały nawet procent rocznie budowanego tonażu, w piętnastoleciu powojennym budowała przeciętnie 4%, Italia, obejmująca w okresie pierwszym

tylko 1,5%, powiększa go w drugim do 4,6%, Szwecja z 0,5% do 3,5% oraz Japonia z 2% do 5,1%.

Porównując tonaż, zbudowanych przed i po wojnie okrętów, widzimy, że w całym prawie 89,3 milionotonowym budownictwie, wykonanym w bieżącym stuleciu, ponad 40% dostarczył okres przedwojenny, a tylko 34% okres powojenny. Przed wojną cztery państwa dały większy procent, niż przeciętny światowy (zest. 9), z nich Norwegia zbudowała w pierwszym z tych okresów 53,5% swego budownictwa z tego wieku, Bry-

Zest. 9. Rozwój budownictwa statkowego

Państwo	1901—1935	1901—1915		1916—1920		1921—1935	
	całość zbudowanego tonażu brutto tys. ton	całość zbudowanego tonażu brutto tys. ton	% stosunek do całości budowy 1900—1935	całość zbudowanego tonażu tys. ton	% stosunek do całości budowy 1900—1935	całość zbudowanego tonażu tys. ton	% stosunek do całości budowy 1900—1935
Imp. Brytyjskie	43.875	21.736	49,5	7.764	17,6	14.375	32,9
Stany Zjedn. .	18.481	4.607	24,9	11.087	60,0	2.787	15,1
Japonia . . .	4.327	722	16,6	2.060	47,6	1.545	35,8
Norwegia . . .	1.324	708	53,5	233	17,6	383	28,9
Niemcy	7.485	3.656	48,8	—	—	3.829	51,2
Francja . . .	3.036	1.472	48,5	201	6,6	1.363	44,9
Italia	2.318	563	24,2	372	16,1	1.383	59,7
Holandia . . .	3.445	1.110	32,2	723	21,0	1.612	46,8
Szwecja . . .	1.417	170	12,0	208	14,7	1.039	73,3
Hiszpania . . .	497	63	12,7	150	30,2	284	57,1
Dania	1.743	368	21,1	180	10,3	1.195	68,6
Pozostałe . . .	1.335	655	49,0	107	8,0	573	43,0
Razem . .	89.283	35.830	40,1	23.085	25,9	30.368	34,0

tania 49,5%, Niemcy 48,8%, oraz Francja 48,5%. W piętnastoleciu powojennym widzimy już osiem państw mających większy niż przeciętny światowy udział. Wśród tych państw, Szwecja buduje aż 73,3% całości swego budownictwa, Dania około 68,6%, Italia 59,7%, Hiszpania 57,1%, oraz Niemcy 51,2%. Cyfry budownictwa statków w Stanach Zjednoczonych wskazują na inny jeszcze fenomen w światowym rozwoju morskim. Mianowicie stocznie amerykańskie dały prawie 60% całego budownictwa okrętowego w okresie wojennym, zaś po wojnie tylko 15,1%. Pod tym

względem tylko działalność stoczni japońskich zbliża się do wyników amerykańskich, dostarczając również ponad 47,6% całego swego budownictwa w okresie wojennym.

Konserwacja stanu floty wymaga budowania corocznie określonej ilości tonażu, który musi mieć pewien stosunek procentowy ze stanem aktualnym handlowej floty danego państwa. Zestawienie 10 wskazuje, że w pierwszym pięcioleciu powojennym jedynie stocznie: Niemiec, Danii, Brytanii i Holandii mogły sprostać temu zadaniu. Budownictwo statków tych państw wykazywało też wyższy niż przeciętny światowy procent tak rozumianego budownictwa konserwacyjnego[1]). W drugim pięcioleciu powiększyła to grono także i Szwecja. Co się tyczy trzeciego

Zest. 10. Stosunek %% średnio-rocznie budowanego tonażu do stanu floty

Państwo	Lata 1921—1925			Lata 1926—1930			Lata 1931—1935		
	udział % % w stanie floty światowej	udział % % w budownictwie światowym	stosunek % % budownictwa do stanu własnej floty	udział % % w stanie floty światowej	udział % % w budownictwie światowym	stosunek % % budownictwa do stanu własnej floty	udział % % w stanie floty światowej	udział % % w budownictwie światowym	stosunek % % budownictwa do stanu własnej floty
Imp. Brytyjskie .	34,5	47,0	5,49	33,6	52,4	5,62	32,3	35,9	1,67
Stany Zjednoczone	25,7	12,2	1,92	21,7	6,4	1,09	19,7	8,2	0,63
Japonia	5,7	4,0	2,80	6,2	4,2	2,48	6,3	10,0	2,44
Norwegia	4,0	1,4	1,40	4,6	1,0	0,76	6,0	1,6	0,41
Niemcy	3,5	15,2	17,51	5,6	10,9	7,21	5,9	10,3	2,72
Francja	5,7	5,0	3,54	5,1	3,5	2,49	5,0	5,6	1,68
Italia	4,5	4,4	3,84	5,0	4,4	3,22	4,7	5,5	1,77
Holandia	3,9	4,7	4,77	4,2	5,8	5,12	4,2	5,6	2,04
Hiszpania	1,9	0,5	1,03	1,8	1,0	2,10	1,8	1,9	1,59
Szwecja	1,9	1,6	3,32	2,2	3,8	6,38	2,5	7,2	4,49
Dania	1,6	2,4	5,98	1,8	4,3	9,94	1,7	7,0	6,28
Razem . . .	92,9	98,4	—	91,8	97,7	—	90,1	98,8	—

pięciolecia, to chociaż poniżej przeciętnego światowego udziału, wykazują tylko Stany Zjednoczone, oraz Norwegia, a reszta rozważanych

[1]) Stosunek tonażu zbudowanego do pływającego w danym czasokresie.

państw dostarcza powyżej, często nawet znacznie od tej przeciętnej, to jednak, naszym zdaniem, celom istotnym zdrowej konserwacji stanu floty odpowiadało tylko budownictwo statków w Danii, dostarczającej około 6,3% tonażu istniejącego, oraz Szwecji (4,5%). Oczywiście, że znacznie uszczuplony w tym okresie stan floty światowej, dzięki wycofaniu z obiegu sporego tonażu jednostek przestarzałych, dokonany w ciągu tego pięciolecia, oraz bardzo wysoki %% tonażu unieruchomionego z powodu szalejącego kryzysu i spadku wymiany międzynarodowej; znacznie łagodzą te braki w budownictwie tonażu, modernizującego stany handlowych flot poszczególnych państw.

Rozbudowa floty związana jest ściśle nie tylko z konstrukcjami nowych jednostek pływających, lecz także i ze stopniem, w jakim wycofuje się z dróg morskich tonaż jednostek przestarzałych, nieekonomicznych w swej pracy przewoźniczej i niepotrzebnie obniżających poziom i jednolitość modernizującej się floty handlowej określonego państwa. Pod tym względem w ciągu piętnastolecia powojennego dokonało się bardzo dużo zmian. Z trzynasto i pół milionowotonowej prawie masy statków, wycofanych (w tym piętnastoleciu) z obiegu i skazanych na rozbiórkę, największy oczywiście udział (zest. 11) przypada Brytanii, właścicielce największego tonażu światowego. Jednak po niej niewspółmiernie duży procent przypada na Italię i Francję. Biorąc pod uwagę stosunek tonażu skazanego na rozbiórkę do tonażu floty, posiadanej przez państwo w danym okresie czasu, zobaczymy, że pod tym względem, powyżej przeciętnego rocznego światowego stopnia demobilizacyjnego, wynoszącego za piętnastolecie około 1,4%, wykazały tylko cztery państwa (uwzględniamy tutaj tylko państwa, posiadające ponad milionowy tonaż): Italia, skazująca przeciętnie rocznie około 3,4% stanu swej floty, Grecja około 2,7%, Francja około 2,3%, oraz Hiszpania 1,5%. Najmniejszy stosunek procentowy wykazały Norwegia i Szwecja, rozbierające rocznie nieco więcej, niż 0,3%, oraz Dania 0,6%. Te przeciętne wyniki rozbiórki za okres piętnastoletni znacznie się różnią w poszczególnych swych etapach. Jak widzimy z zestawienia, największe natężenie w rozbiórce na złom tonażu statków wykazuje pięciolecie ostatnie, kiedy przeciętnie skazywano rocznie ponad 2,2% światowego stanu floty, najniższe natomiast pierwsze pięciolecie (0,8%). Udział ten wzrasta prawie o 1,1% w drugim. Z tego zestawienia widzimy również, że tylko Italia i Francja zachowały przez cały czas swój ponad średni światowy udział w rozbiórce, osiągając w ostatnim pięcioleciu, pierwsza około 5,4%, druga 3,2%, swego ówczesnego stanu floty. Powszechne natężenie kryzysu wymiany międzynarodowej, tak dotkliwie odczuwane specjalnie w ostatnim pięcioleciu, doprowadziło nie tylko do tego, że ilość skazywanego na rozbiórkę tonażu,

Zest. 11. Tonaż statków rozebranych na złom w latach 1920/34

Państwo	1920—1934			1920—1924			1925—1929			1930—1934		
	Tysięcy ton brutto	Przeciętny roczny %% stosunek do: rozbiórki świat.	Przeciętny roczny %% stosunek do: stan własn. floty	Tysięcy ton brutto	Przeciętny roczny %% stosunek do: rozbiórki świat.	Przeciętny roczny %% stosunek do: stan własn. floty	Tysięcy ton brutto	Przeciętny roczny %% stosunek do: rozbiórki świat.	Przeciętny roczny %% stosunek do: stan własn. floty	Tysięcy ton brutto	Przeciętny roczny %% stosunek do: rozbiórki świat.	Przeciętny roczny %% stosunek do: stan własn. floty
Imp. Brytyjskie	4.171,2	30,9	1,26	739,4	29,4	0,68	1.067,3	30,3	0,96	2.364,5	31,8	2,11
St. Zjednoczone	3.090,1	22,9	1,37	882,2	35,1	1,07	1.102,7	31,2	1,49	1.105,2	14,9	1,63
Japonia	635,3	4,7	1,07	25,7	1,0	0,16	109,6	3,1	0,54	500,0	6,7	2,36
Norwegia	154,2	1,1	0,33	11,2	0,4	0,10	16,7	0,5	0,11	126,3	1,7	0,63
Niemcy	610,6	4,5	1,30	41,3	1,6	0,48	75,2	2,1	0,45	494,1	6,6	2,45
Francja	1.203,1	8,9	2,29	337,0	13,4	1,87	313,1	8,9	1,82	553,0	7,5	3,17
Italia .	1.591,9	11,8	3,42	283,4	11,3	2,09	445,4	12,6	2,70	863,1	11,6	5,36
Holandia	484,7	3,6	1,20	34,7	1,4	0,30	52,0	1,5	0,38	398,0	5,4	2,75
Grecja .	424,9	3,1	2,67	4,5	0,2	0,10	44,3	1,2	0,83	376,1	5,0	5,25
Szwecja	69,9	0,6	0,33	4,1	0,2	0,10	14,9	0,4	0,21	50,9	0,6	0,61
Hiszpania . .	267,2	2,0	1,49	41,6	1,7	0,70	96,0	2,7	1,64	129,6	1,7	2,11
Dania .	96,4	0,7	0,61	19,1	0,7	0,40	19,7	0,5	0,37	57,6	0,8	1,01
Pozost. państwa	692,3	5,2	1,03	90,6	3,6	0,51	176,9	5,0	0,81	424,8	5,7	1,63
Łącznie flota świat.	13491,8	100	1,37	2.514,8	100	0,80	3.533,8	100	1,07	7.443,2	100	2,23

wzrosła prawie trzykrotnie w porównaniu do pierwszego pięciolecia powojennego, lecz także i do tego, że zwiększyła się ilość państw, przekraczających przeciętny światowy udział w rozbiórce.

Morska flota światowa, zmuszona do pracy w tak niepewnym żywiole, winna też liczyć się w swych zamierzeniach rozbudowy ze stałymi możliwościami utraty pewnego procentu swego tonażu w bardzo możliwych nieszczęśliwych wypadkach. Każdy rok morskiego postępu technicznego, wprowadzający na statki coraz to nowe ulepszenia, oraz przede wszystkim doskonaląca się międzynarodowa organizacja użytkowania mórz, przynoszą jednak w tej mierze stałą i ciągłą poprawę. Międzynarodowe konwencje, wiążące ze sobą coraz to liczniejszy szereg państw i ujednostajniające tak organizację bezpieczeństwa na statkach, jak i służbę meteorologiczną i badawczą, pozwalają na łatwiejsze za-

pobieganie tym niebezpieczeństwom, zobowiązując do ujednostajnienia metod żeglugowych i nakładając na członków obowiązki współpracy w ratownictwie na morzach. Konwencje te łącznie z postępami techniki morskiej doprowadziły do tego, że nawet w bieżącym już stuleciu da się zauważyć pod względem bezpieczeństwa na morzu bardzo znaczny postęp. Porównując stan tego w dwóch piętnastoleciach omawianych widzimy, że, gdy w pierwszym prawie 2,4% rocznego tonażu światowego ginęło w odmętach oceanów, w ostatnim już tylko nieco ponad 0,6% (zest. 12). Badając natomiast rezultaty, osiągnięte na tym polu w ciągu

Zest. 12. Straty poniesione przez marynarki handlowe państw w latach 1920/34

Państwo	1920—1934			1920—1924			1925—1929			1930—1934		
	Tysiące ton brutto	Przeciętny roczny %% stosunek do:		Tysiące ton brutto	Przeciętny roczny %% stosunek do:		Tyciące ton brutto	Przeciętny roczny %% stosunek do:		Tysiące ton brutto	Przeciętny roczny %% stosunek do:	
		strat. świa-tow.	stanu własnej floty		strat. świa-tow.	stanu własnej floty		strat. świa-tow.	stanu własnej floty		strat. świa-tow.	stanu własnej floty
Imp. Brytyjskie	1.645,3	26,4	0,50	670,8	28,7	0,62	587,0	26,6	0,53	387,5	22,8	0,35
St. Zjednoczone	743,8	11,9	0,33	335,5	14,6	0,41	246,8	11,2	0,33	165,5	9,5	0,27
Japonia	811,2	13,0	1,38	276,7	11,4	1,59	300,0	13,5	1,48	234,5	13,8	1,11
Norwegia	365,4	5,9	0,78	137,1	5,9	1,10	118,0	5,4	0,81	110,2	6,5	0,56
Niemcy	286,4	4,6	0,62	91,7	3,9	1,04	116,5	5,3	0,67	78,2	4,6	0,39
Francja	369,3	5,9	0,70	139,4	6,1	0,77	150,8	6,8	0,87	79,1	4,6	0,45
Italia .	453,1	7,3	0,98	159,9	6,8	1,17	204,5	9,3	1,24	88,7	5,5	0,55
Holandia	127,8	2,1	0,32	21,0	0,9	0,11	55,4	2,5	0,41	51,4	3,0	0,35
Grecja .	391,5	6,3	2,48	111,0	4,8	3,34	117,0	5,3	2,20	163,5	9,6	2,28
Szwecja	157,7	2,5	0,75	60,3	2,6	1,04	58,3	2,7	0,83	39,1	2,3	0,47
Hiszpania . .	238,0	3,8	1,33	111,9	4,8	1,88	74,8	3,4	1,28	51,3	3,0	0,84
Dania .	83,5	1,3	0,53	33,7	1,5	0,96	19,8	0,9	0,37	30,0	1,7	0,53
Pozost. państwa	564,4	9,0	0,84	185,0	8,0	0,96	157,0	7,1	0,72	222,4	13,1	0,86
Łącznie flota świat. .	6.237,4	100	0,63	2.334,0	100	0,75	2.206,0	100	0,67	1.697,4	100	0,49

tego ostatniego piętnastolecia, zobaczymy również, że procent tonażu, ginącego rocznie w toniach mórz, zmniejsza się nieustannie: w pierwszym pięcioleciu prawie 0,8%, w drugim 0,7%, w trzecim 0,5%. Piętnasto-

letnia powojenna praca marynarki handlowej, pochłonęła największy, procent ofiar w flocie greckiej, grzebiącej rocznie na dnie mórz prawie 2,5% swego każdorazowego tonażu. Tani sposób rekrutowania handlowej marynarki greckiej, zakupującej z reguły statki, skazane przez inne narody na rozbiórkę, w ten sposób daje się boleśnie odczuwać. Straty japońskie, wynoszące również wysoki, bo prawie 1,4%, tłumaczyć chyba należy wyjątkowo niebezpiecznym terenem działań marynarki japońskiej. Tajfuny basenu pacyficznego i mórz azjatyckich, zmuszają banderę krainy wschodzącego słońca do tak wielkich ofiar. Przeszło 1,3% strat hiszpańskich, przy bliższym zapoznaniu się z wiekiem statków, wytłumaczyć można również ich wyjątkowym i wiekowym przemęczeniem. Ponad przeciętny światowy stopień, zatapiany rocznie, wykazują floty: Italii, Norwegii i Francji. Z nich pierwsza zatapia przeciętnie około 1% swego każdorocznego stanu floty, druga 0,8%, oraz trzecia 0,7%. W składowych okresach tego piętnastolecia, jak to zresztą widać z zestawienia, prawie wszystkie floty poszczególnych państw wykazują tendencje zniżkowe w stopniu swych strat, zaznaczając również rozmaitość stopnia tychże.

Analizując udział poszczególnych bander w stanie światowej floty handlowej w 1935 roku, zobaczymy (zest. 13), że dwanaście z tych państw dysponuje 91,1% całkowitego jej tonażu. Jednak i ten tak przeważający stan posiadania nie jednakowo się podzielił między nimi. W całości floty światowej, wynoszącej prawie 64,9 milionów ton brutto, pięć państw, jak: Brytania, Stany Zjednoczone, Japonia, Norwegia i Niemcy, łącznie rozporządzają prawie jego 80%. O ile w całości tej floty światowej 80,7% tonażu stanowiły (zest. 14) parowce, to w poszczególnym narodowym swym składzie, największym udziałem parowców dysponowała flota Grecji, posiadając aż 99,7% tonażu parowcowego. Wyższy, niż przeciętny światowy udział parowców, miały floty Francji (90,7%), Stanów Zjednoczonych (89,3%), Brytanii (83,3%), oraz Niemiec (81,2%). Udział motorowców w światowej flocie handlowej wynosił tylko 17,5%, aż osiem państw dysponowało większą ich ilością, motorowce stanowiły aż 48,6% tonażu floty norweskiej, 41% duńskiej, 36,6% szwedzkiej, 33% holenderskiej, 22% włoskiej, 20,6% hiszpańskiej, 20,3% japońskiej oraz 18,5% niemieckiej. Również ze względu na rodzaj opału (zest. 15), używanego do poruszania maszyn statków, zaznaczyły się w 1935 wielkie różnice w składzie poszczególnych flot. Największym procentem tonażu, poruszanego maszynami, o paleniskach ropnych, wykazała się w tym okresie marynarka Stanów Zjednoczonych, gdzie prawie 67,4% całej floty dysponowało takim napędem, następne miejsce po amerykańskiej w tej klasyfikacji zajmuje marynarka holenderska (66,2%), norweska

Zest. 13. Stan marynarek handlowych państw w 1935 roku

Państwo	Tonaż ogólny		Statki-cysterny		
			ton. ogólny	%% stosunek do	
	tysiące ton brutto	% ton. światow.	tysiące ton brutto	światowej floty tankowej	do własnej floty
Imp. Brytyjskie . . .	20.511	31,6	2.986,1	30,9	14,6
Stany Zjednoczone . .	12.852	19,8	2.476,9	25,6	19,3
Japonia	4.086	6,3	234,0	2,4	5,7
Norwegia	3.968	6,1	1.595,0	16,5	40,2
Niemcy	3.704	5,7	169,7	1,8	4,6
Francja	3.025	4,7	257,0	2,7	8,5
Italia	2.885	4,5	291,7	3,0	10,1
Holandia	2.558	3,9	516,7	5,3	20,2
Grecja	1.711	2,6	25,0	0,3	1,4
Szwecja	1.551	2,4	206,2	2,1	13,3
Hiszpania	1.178	1,8	82,1	0,8	6,9
Dania	1.101	1,7	139,9	1,5	12,7
Państwa pozostałe . .	5.767	8,9	693,0	7,1	12,0
Łącznie flota światowa	64.887	100,0	9.673,3	100,0	14,9

(65,2 %) oraz włoska (52,3 %). Największy udział w statkach o maszynach opalanych węglem, posiadały floty: Grecji, dysponującej aż 99,7 % w całości swej floty, Hiszpanii (67,7 %), oraz Japonii (65,8 %).

Coraz bardziej urozmaicająca się i wzbogacająca szeregiem nowych dziedzin produkcja światowa, coraz intensywniej wpływa na podział rozmaitych specjalizacyj. Te tendencje zaznaczyły się z niemniejszą jaskrawością także i w dziedzinie marynarki handlowej. W pierwszym rzędzie uwidoczniło się to w wybitnie intensywnym wzroście światowej floty tankowej. Udział poszczególnych państw w tej specjalnej flocie różni się bardzo znacznie od ogólnego stanu ich marynarki (zest. 13). Z zestawienia tego widzimy, że w skład tonażu floty norweskiej wchodzi aż do 40,2 % statków-cystern. Floty Holandii i Stanów Zjednoczonych posiadają także w swym składzie bardzo znaczny udział tonażu tankowego, pierwsza 20,2 %, druga 19,3 %.

Dysponując tylko danymi fragmentarycznymi i dotyczącymi bądź tylko niektórych państw, bądź tylko niektórych kategoryj flot specjalnych, oraz nie chcąc tego artykułu zbytnio obciążać cyframi, i tak

Zest. 14. Stan marynarek handlowych w 1935 r.

Państwo	Parowce			Motorowce			Żaglowce		
	tonaż brutto w tys. ton (statki od 100 ton)	% stosunek do floty światowej	% stosunek do floty własnej	tonaż brutto w tys. ton	% stosunek do floty światowej (motorowców)	% stosunek do floty własnej	tonaż brutto w tys. ton	% stosunek do floty światowej (żaglowców)	% stosunek do floty własnej
Imp. Brytyjskie . .	17.106	32,6	83,3	3.178	28,1	15,6	227	19,7	1,1
St. Zjedn. .	11.476	21,9	89,3	749	6,6	5,8	629	54,3	4,9
Japonia . .	3.254	6,1	79,7	823	7,3	20,3	—	—	—
Norwegia . .	2.038	3,9	51,4	1.929	17,1	48,6	1	0,1	—
Niemcy . .	3.009	5,7	81,2	685	6,1	18,5	10	0,8	0,3
Francja . .	2.745	5,2	90,7	244	2,1	8,1	36	3,1	1,2
Italia . . .	2.197	4,2	76,1	642	5,7	22,3	46	4,0	1,6
Holandia . .	1.710	3,3	66,8	844	7,5	33,0	5	0,4	0,2
Grecja . . .	1.706	3,3	99,7	5	—	0,3	—	—	—
Szwecja . .	974	1,9	62,8	564	5,0	36,6	10	0,8	0,6
Hiszpania .	922	1,8	78,3	243	2,1	20,6	13	1,1	1,1
Dania . . .	638	1,2	58,0	461	4,1	41,9	2	0,2	0,1
Pozostałe . .	4.648	8,8	80,6	935	8,3	16,2	180	15,5	3,2
Razem .	52.423	100,0	80,7	11.305	100,0	17,5	1.159	100,0	1,8

dostatecznie obfitymi, zaznaczyć tylko pragniemy, że flota handlowa, specjalizując się coraz bardziej w rozmaitych kategoriach przewozów, nie tylko przeznacza do tego określone statki lub określone linie komunikacyjne, lecz także konsekwentnie i ciągle poświęca, niekiedy bardzo duże, kapitały na budowę statków o specjalnej konstrukcji, najbardziej przystosowanych do transportów określonych gatunków towarów, lub najwłaściwiej odpowiadających warunkom ich wykonywania. Spośród tych specjalnych i stale rozbudowywanych flot, wystarczy wymienić statki-chłodnie, służące do przewozów łatwo psujących się produktów, statki, przewożące produkty masowe, dla każdej kategorii inne, specjalnie przystosowane dla zboża, węgla lub rudy, wełny lub bawełny, wreszcie, służące do przewozów masy wszelkiego rodzaju produktów drobnicowych.

Dla całkowitego zobrazowania stanu flot handlowych poszczególnych państw, istniejących w 1935 roku, pozwalamy sobie na zapożyczenie z pracy obcej zestawienia (16), przedstawiającego udział procen-

Zest. 15. Stan handlowych marynarek państw w 1935 roku

Państwo	Statki o napędzie mechanicznym					
	opalane ropą			opalane węglem		
	tysiące ton brutto	%% stosunek do: floty światowej	%% stosunek do: floty własnej	tysiące ton brutto	%% stosunek do floty światowej	%% stosunek do floty własnej
Imp. Brytyjskie . . .	9.172	29,4	44,7	11.113	34,2	54,2
Stany Zjednoczone . .	8.667	27,8	67,4	3.557	10,9	27,7
Japonia	1.396	4,5	34,2	2.690	8,3	65,8
Norwegia	2.585	8,3	65,2	1.382	4,2	34,8
Niemcy	1.486	4,8	40,1	2.208	6,7	59,6
Francja	1.321	4,2	43,7	1.668	5,2	55,1
Italia	1.509	4,8	52,3	1.330	4,1	46,1
Holandia	1.693	5,4	66,2	861	2,6	33,7
Grecja	5	—	0,3	1.706	5,2	99,7
Szwecja	621	2,0	40,1	919	2,8	59,3
Hiszpania	368	1,2	31,2	797	2,4	67,7
Dania	527	1,7	47,9	572	1,9	52,0
Państwa pozostałe . .	1.840	5,9	32,0	3.735	11,5	64,8
Łącznie flota światowa	31.190	100,0	48,1	32.538	100,0	50,1

towy bander państwowych w poszczególnych grupach flot, specjalnie zakwalifikowanych statków handlowych. W zestawieniu tym, rubryka pod tytułem klasa 1, obejmuje statki o najwyższej kwalifikacji, posiadające co najmniej 15.000 brutto-ton pojemności, przy minimum 18 węzłowej szybkości, oraz maksymalnym pięcioletnim trwaniu swej służby. Widzimy z tego zestawienia, że Brytania dysponowała 35,4% takiej floty światowej, Italia 30,7%, co łącznie ze Stanami Zjednoczonymi i Francją tworzyło prawie jej całość. Do klasy drugiej zalicza się statki od 10.000 brutto-ton pojemności, przy jednoczesnej szybkości co najmniej 15-węzłowej, oraz maksymalnym 10-letnim wieku istnienia. W tej kategorii zróżniczkowanie stanu posiadania jest znacznie większe, jednak i tutaj dziesięć wymienionych państw, dysponuje całością niemal takiej floty. Wreszcie do trzeciej klasy zalicza się statki od 5.000 brutto-ton pojemności, o 12 węzłach szybkości, oraz co najwyżej 25 latami życia. W tej kategorii wymienione w tym zestawieniu dziesięć państw,

dysponuje łącznie 97,3% całości, pozostawiając wszystkim innym państwom morskim tylko 2,7% łącznego tonażu tak zakwalifikowanych statków.

Zest. 16. Stan marynarki handlowej państw w 1935 (w % stosunku poszczególnych kategoryj)

Państwo	Stosunek % do całości floty światowej	Tonaż floty specjalnie kwalifikowanej		
		1 klasa	2 klasa	3 klasa
Im. Brytyjskie	31,6	35,4	41,4	47,9
Stany Zjednoczone . . .	19,8	27,6	7,7	9,7
Japonia	6,3	—	5,2	6,3
Norwegia	6,1	—	—	1,9
Niemcy	5,7	—	11,4	10,0
Francja	4,7	6,2	7,8	6,6
Italia	4,5	30,7	15,2	5,3
Holandia	3,9	—	9,5	7,8
Szwecja	2,4	—	0,9	0,9
Dania	1,7	—	0,9	0,9
Razem . . .	86,7	99,9	100,0	97,3

IV

Ostatnie pięciolecie, ciążące pełnią kryzysu nad każdą dziedziną morskiej działalności człowieka, poczyniło też kolosalne spustoszenia w dotychczasowych materialnych zdobyczach morskich szeregu narodów. Jak widzieliśmy w poprzednich rozdziałach, pięciolecie to przyniosło flocie światowej zmniejszenie jej stanu posiadania prawie o 7%, zmniejszenie budownictwa statków o przeszło 57% w stosunku do początkowego pięciolecia bieżącego stulecia i prawie o 142% w stosunku do poprzedniego pięciolecia powojennego. Kryzys wpłynął też w niebywałych rozmiarach na unieruchomienie tonażu, jeszcze całkowicie zdolnego do wydatnej pracy na morzach, zmuszając przeciętnie przeszło 17% do bezpożytecznego rdzewienia przy nabrzeżach wszystkich prawie portów globu, czyniąc w niektórych z nich istne cmentarzyska statków-bezrobotnych.

Działalność morska floty handlowej nie stanowi jednak całości samej w sobie, lecz będąc tylko jedną z funkcyj życia gospodarczego człowieka i narodów, związana jest ściśle z całym szeregiem funkcyj

i zjawisk tego życia, a stąd nie tylko sama oddziaływa na rozmaite jego objawy, lecz także i ulega jego wpływom. Będąc flotą morską, służącą do utrzymywania łączności pomiędzy ludźmi poprzez szerokie przestrzenie oceanów, służy przede wszystkim międzynarodowej, a w znacznej swej przewadze także i międzykontynentalnej działalności człowieka. Stąd też katastrofalne zmniejszanie się wymiany międzynarodowej przede wszystkim fatalnie zaciążyć musiało na morskiej działalności człowieka. Sięgając znów do cyfr, zobaczymy, że w tej dziedzinie kryzys ostatniego pięciolecia poczynił jeszcze większe spustoszenia. Handel zagraniczny, osiągając w 1929 roku swą najwyższą kwotę 68,7 miliardów dolarów i dający w porównaniu do 1913 roku (z setnym indeksem tego handlu) indeks 121, w 1934 spadł do 22,3 miliardów dolarów. Indeksując dane z 1929 roku cyfrą wskaźnikową 100, zobaczymy, że w 1930 roku wymiana międzynarodowa spadła do 80,8, w 1931 do 57,7, w 1932 do 39,1, w 1933 do 35,2, a w 1934 nawet do 33,8. Dalszy spadek, odbywający się w tym tempie, oznaczałby właściwie całkowite unicestwienie wszelkiej wymiany międzynarodowej i tak ograniczonej do iście głodowych wymiarów.

Przechodząc od tej ogólnej międzynarodowej działalności człowieka do jego morskich gospodarczych poczynań, zobaczymy, że stan tych ostatnich, bardzo źle przedstawiający się w ostatnich latach, nie jest jednak tak katastrofalny jak w tych pierwszych. Dowodzi to niezbicie, że potrzeby wymiany międzynarodowej, ograniczając się do minimum, nie pozwalają jednak najbardziej nawet zaciskającemu swego pasa obywatelowi do obywania się bez produktów, których jego własny kraj nie tylko że nie produkuje, lecz nawet przy maksymalnych staraniach produkować nie może. Oczywiście rozmaitością takiej produkcji odznaczać się mogą przeważnie kraje, położone pod rozmaitymi szerokościami geograficznymi i jeżeli nie jedynie, to przynajmniej najwygodniej i najekonomiczniej, mogące utrzymywać z sobą łączność za pośrednictwem dróg i komunikacyj morskich. Potwierdzenie tego znajdujemy nie tylko w znacznym wzroście obrotów szeregu portów Europy w ich stosunkach z portami pozaeuropejskimi, lecz także i w ogólnych statystykach tonażowych i towaroobrotowych szeregu portów europejskich. Nadając obrotowi tonażowemu szeregu portów Europy z 1929 roku indeks 100, możemy stwierdzić, że ten ich obrót w 1930 roku spadł do 99, w 1931 do 93, w 1932 do 85, w 1933 do 87, wreszcie w 1934 do 89. Przechodząc do towaroobrotu tych portów, również przy setnym indeksie z 1929 roku, zobaczymy, że ten spadek był daleko znaczniejszy, osiągając w 1930 roku indeks 93, w 1931 — 84, w 1932 — 70, w 1933 podnosząc się do 72,5, w 1934 do 79. Z tych cyfr, wprawdzie tylko

europejskich i nie obejmujących nawet całości jej portów, możemy z pewnym przybliżeniem stwierdzić, że morska wymiana zmniejszająca się znacznie, daleka jednak jest od katastrofalnego spadku ogólnej wymiany międzynarodowej, jak również i to, że poczynając od 1932 roku, zaczyna powoli wracać do swej przedkryzysowej pozycji. Potwierdzenie tego znajdujemy znów w danych, dotyczących procentowej wysokości niezatrudnionego tonażu, osiągającego w 1932 roku najwyższą swą kwotę, wynoszącą 19,8% całości tonażu światowego i spadającego w latach następnych nieustannie i konsekwentnie: dając w 1933 już tylko 16,4%, w 1934 11,2%, a w 1935 nawet 8,5%. Poprawa sytuacji żeglugi morskiej zaznaczyła się w ostatnim roku także i w podjęciu na nowo budownictwa statkowego, spadającego w 1933 roku do najniższej w ciągu całego stulecia kwoty zbudowanego tonażu i podnoszącego się w 1934 o całe 97%, a w następnym roku o dalsze 34%.

Jeżeli w porównaniu do ogólnej wymiany międzynarodowej, jak widzieliśmy spadającej do $^1/_3$ części swego stanu z 1929 roku, spadek wymiany morskiej jest mniej znaczny i zdradza ciągłą od pewnego czasu tendencję poprawy, czego nie można powiedzieć o całości wymiany międzynarodowej, ogólna gospodarcza sytuacja morska jest jednak bardzo daleka od możliwego poziomu. Zmniejszająca się wciąż waga obrotu międzynarodowego, zaostrzając konkurencję na tak wybitnie międzynarodowej płaszczyźnie, jaką jest działalność marynarki handlowej, powoduje stałe obniżanie się frachtów, a więc tym samym i rentowności przedsiębiorstw żeglugowych. Porównując wysokość frachtu z przeciętnymi cenami Anglii i Francji, widzimy, że różnice między nimi kształtowały się na niekorzyść pierwszego. Mianowicie, gdy wysokość frachtu osiągała w Anglii w 1929 zaledwie 73 stopnia cen, w 1930 — 59, w 1931 — 68, w 1932 — 66, w 1933 — 65, oraz w 1934 — 65, w tym samym czasie ten stosunek we Francji przedstawiał się następująco: 88, 71, 81, 60, 59 oraz 61. Fracht, podnoszący się w 1935 nieznacznie z powodu specjalnego ożywienia wojennego na morzach, nie osiągał jeszcze po przeliczeniu wysokości jego na złoto nawet i 60% frachtu z 1913 roku.

W świetle tych niezbyt radosnych rzeczywistości gospodarczego życia na morzach, związki armatorów wszystkich narodów, praktykujących żeglugę morską, postawione wobec widma kolejnego bankructwa, w pierwszym rzędzie zwracają się do swych rządów, nieustannie i energicznie domagając się od nich — w imię i pod grozą zachowania lub utraty państwowej niezależności gospodarczej — konkretnej pomocy w postaci subsydiów — lub zarządzeń, umożliwiających im bezkonkurencyjną działalność morską w ramach własnych granic politycznych. Nie zadowalając się tym, usiłują poza tym zorganizować zrzeszoną działalność

całej floty narodowej w ramach własnego państwa, czyniąc ją tym samym bardziej odporną na konkurencję obcą. Wreszcie, uświadamiając sobie wyjątkowo wielką współzależność międzynarodową, wiążącą działalność morską nawet najbardziej izolującego się państwa, przystępują do gospodarczej i ogólno światowej lub przynajmniej międzynarodowo-regionalnej organizacji poszczególnych dziedzin pracy morskiej, bądź specjalnych kategoryj morskich przewozów.

Polityka morska, dostarczająca subwencyj państwowych poszczególnym i określonym liniom żeglugowym, uprawiana bardzo szeroko w szeregu państw nie od dzisiaj, zmieniła w okresie kryzysowym swe podstawowe założenia. Pierwotnie subsydia takie, udzielane w tej lub innej formie, zresztą bardzo urozmaiconej, miały przeważnie charakter pewnego ekwiwalentu za oddawane przez te linie żeglugowe usługi. Usługi takie mogły posiadać cechy natychmiastowych i periodycznych realizowań, jak przewozy pocztowe i utrzymywanie regularnych komunikacyj pomiędzy określonymi punktami globu, bądź też konserwowały możliwości spełniania określonych zadań, przy zaistnieniu specjalnych np. wojennych warunków. Państwowa natomiast polityka subwencyjna z doby kryzysowej stosowana jest dla samego tylko podtrzymywania mniej więcej normalnego funkcjonowania marynarki handlowej. Nie ogranicza się więc już tylko do opłacania określonych usług, oddawanych państwu przez tę lub inną grupę żeglugową, w tej lub innej formie, lecz pomaga każdemu z narodowych towarzystw żeglugowych, dla umożliwienia mu przeciwstawienia się konkurencji międzynarodowej. Sama Brytania, dotychczasowa twierdza fair play'u, zaczęła obficie szafować pomocą państwową, udzielaną nie tylko liniom regularnym, lecz także i trampingowi.

Pomoc państwowa, udzielana przez wszystkie kraje całości ich flot handlowych lub tylko pewnym jej kategoriom, nie ogranicza się tylko do subsydiowania normalnego funkcjonowania tych flot, lecz sięga tak samo i do samego źródła ich powstawania. Zmierzając do modernizacji swych flot narodowych, a tym samym i do uodpornienia ich na ryzyko obcej konkurencji, subsydiuje się także demontaż przestarzałych jednostek oraz budowę nowych. Kredyty bezprocentowe, lub o bardzo niskim oprocentowaniu, szeroko stosowane przez każde z państw morskich, udzielane są tak armatorom na odnowienie ich flot, jak i stoczniom na obniżenie ich kosztów konstrukcyjnych. Polityka morska Italii może być pod tym względem wzorem pieczołowitości i opieki, roztaczanej nad marynarką narodową. Nie posiadając we własnych granicach państwowych surowców, koniecznych dla rozwinięcia budownictwa statków, udziela się całkowitej wolności cłowej przy ich

sprowadzaniu, opłaca się, w niektórych wypadkach niejednokrotnie bardzo nawet wysokie premie za każdą tonę zbudowanego statku, przyznaje się specjalne naddatki do nich za każdy punkt osiągniętej szybkości, jak i specjalnych oszczędności w opale. Szeroko udziela się państwowych gwarancyj pożyczkom, zaciąganym przez armatorów i stocznie, a przeznaczonym na rozbudowę floty narodowej. Pomoc państwa, łącznie z centralizującą się w tej dziedzinie i rozwijającą się pracą banków i towarzystw asekuracyjnych, pozwoliły na zorganizowanie bardzo taniego kredytu morskiego, oraz hipoteki morskiej. Wreszcie popiera się budownictwo statków dla obcych przedsiębiorstw armatorskich, przez przyznawanie specjalnych premij za wykonany dla nich tonaż.

Najszersze nawet stosowanie podobnych metod przez wszystkie narody, uprawiające morską żeglugę, częściowo wzajemnie się anulując, nie wystarczają dla całkowitej ochrony poszczególnych flot handlowych. Domagają się one jeszcze specjalnej ochrony ich narodowego rynku działań, przez stworzenie i zarezerwowanie dla nich wyłącznie określonych prac na nim. Stąd też ustanawia się we Francji na rzecz narodowych linij żeglugowych monopol przewozu określonych produktów, pomiędzy portami metropolii a portami kolonialnymi. Stąd też mówi się w Brytanii o konieczności zarezerwowania tylko dla brytyjskiej bandery możności dokonywania wszystkich przewozów imperialnych, a w Stanach Zjednoczonych — o konieczności obłożenia specjalnym cłem statków obcych narodów, przywożących do portów amerykańskich nie własne narodowe wyroby. Jak widzimy, kryzys szalejący i nie oszczędzający także morskiej działalności człowieka, zmusza poważnych nawet mężów stanu do zastanawiania się nad potrzebą nawrotu do czasów Cromwella i postanowień jego Aktu Nawigacyjnego.

Poza pomocą państwową, udzielaną bądź to w formie efektywnej pieniądza czy kredytów, bądź w formie niemniej konkretnej (a często i bardziej być może skutecznej) opieki prawnej i przywileju narodowego, również i sami przedsiębiorcy żeglugowi usiłują odpowiedniejszą organizacją narodową przeciwstawiać się obcej przewadze, lub uzyskać ją nad innymi. Stąd więc, często nawet i z inicjatywą państwa lub pod jego presją, koalizują się poszczególne konkurujące ze sobą narodowe przedsiębiorstwa żeglugowe (Niemcy, Brytania, Norwegia), w celu obniżenia kosztów eksploatacyjnych. Takie porozumienia narodowe mają na celu bądź zarezerwowanie określonego rynku przez ochronę osiągalnego na nim poziomu frachtu (zakaz udawania się z balastem tylko do portów określonego kontynentu, bez uprzedniego zapewnienia sobie powrotnego ładunku), bądź dla wykonania określonego zadania jak np. budowę „Queen Mary", bądź wreszcie dla wspólnego

zrzeszonego wykonywania ogólnej działalności morskiej, jak się to dzieje w koncentracji żeglugowej Niemiec i innych narodów.

Pomoc państwowa, udzielana przez wszystkie państwa, oraz organizowanie się narodowe poszczególnych flot handlowych, dla pewniejszej rywalizacji z innymi, wzmagając ich zdolności konkurencyjne, nie zwiększa bynajmniej możliwości przewozów morskich, uzależnionych od skomplikowanego funkcjonowania życia gospodarczego, a przede wszystkim od zwiększania zdolności nabywczej każdego obywatela wszystkich państw. Stąd też powstają konieczności międzynarodowych porozumień żeglugowych, umożliwiających właściwszy podział zakresu działania na morzach, ograniczonego tymi niezbędnymi warunkami. W takich też warunkach w 1934 r. organizuje się międzynarodowa żegluga tankowa, mająca na celu przez zmniejszenie podaży środków przewozowych—podniesienie wysokości frachtu tankowego. Dla osiągnięcia tego, każdy ze statków, zatrudnionych w przewozie, opłaca określoną taksę, przeznaczoną na udzielanie odszkodowań tonażowi niezatrudnionemu i mającą mu umożliwić przetrwanie aż do otrzymania warunków istotnie opłacającego się przewozu. Na wzór międzynarodowego porozumienia cysternowego, zawarto bardziej ograniczoną co do grona uczestników jak i możliwości przestrzennego działania, regionalną północno-europejską przewozowo-morską konwencję drzewną.

Kryzysowa psychoza, opanowująca poszczególne rządy państwowe i nakazująca im szukanie ratunku w nieustannym wznoszeniu wszelkiego rodzaju barier przed przypływającymi z obcych krajów towarami, odbija się, oczywiście, w pierwszym rzędzie na natężeniu ruchu morskiego, par excellence międzynarodowego. Cały szereg programów, opracowywanych przez rozmaite rządy państwowe, poszukując w autarkii rozwiązań dla nawet najbardziej ograniczonych, co do swych gospodarczych możliwości, terytoriów państwowych, — potęgując tylko chaos w dziedzinie stosunków między narodami i pacząc działania normalnych praw ekonomii, prowadzą do katastrofy organizmy słabsze gospodarczo i szkodzą złośliwie silniejszym. Wyjątkowe natężenie podobnych paroletnich prób ostatniego pięciolecia tak ujemnie odbijających się na stanie floty światowej i jej zatrudnieniu, sądząc z rezultatów morskich działań w roku 1935, zaczyna powoli ustępować miejsca rozwadze i zdrowemu sensowi. Zaczęto bowiem prawdopodobnie uświadamiać sobie, że o ile gospodarstwo światowe ogólne ściśle ze sobą powiązało poszczególne człony narodowe i żadnymi sposobami najbardziej wymyślnymi nie pozwoli na ich oderwanie się od tej całości, tym bardziej ścisłymi są więzy, łączące i wzajemnie od siebie uzależniające poszczególne narodowe człony ogólnej wszechświatowej działalności morskiej człowieka.

INŻ. STANISŁAW K. KOCHANOWSKI

STOCZNIA I ORGANIZACJA PRACY NA NIEJ

Zakłady przemysłowe, budujące okręty, nazywamy stoczniami.

Zasadnicze części składowe stoczni są następujące: 1) kadłubownia; 2) pochylnie dla dużych i małych kadłubów (niekiedy zamiast pochylni stosuje się suche doki); 3) baseny, w których wykańcza się okręty; 4) place montażowe; 5) składy; 6) siłownia; 7) warsztaty ślusarsko-tokarskie; 8) cynkownia; 9) rurownia (obróbka stalowych i miedzianych rur); 10) warsztaty kotlarskie (remontowo-montażowe); 11) kuźnia (tłocznia, młoty); 12) elektrotechniczny warsztat naprawczy; 13) spawalnia; 14) stolarnia i modelarnia; 15) malarnia; 16) narzędziownia (łącznie z naprawą obrabiarek); 17) zarząd; 18) stacja badania mechanizmów (turbin, silników, kotłów); 19) dok pływający do napraw.

Obecnie stocznie mają produkcję jednostkową, gdyż kryzys w handlu międzynarodowym spowodował zastój w przemyśle budowy okrętów.

Produkcja seryjna miała miejsce podczas wojny głównie w Stanach Zjednoczonych A. P. (niszczyciele) oraz w Niemczech (okręty podwodne). Stocznie obu tych krajów oraz stocznie Anglii budowały masowo okręty handlowe.

Typowym obiektem produkcji jednostkowej były i są duże okręty wojenne oraz wielkie szybkobieżne statki handlowe (luksusowe pasażerskie) tudzież roboty naprawcze.

Produkcja jednostkowa, do której prawie wszystkie stocznie były przystosowane już przed wojną, stawia wielkie wymagania przede wszystkim organizacji pracy, jej umiejętnemu rozplanowaniu i wykorzystaniu. — Ponieważ dla tej produkcji uruchomiamy nieznacznie obciążone środki, przeto ich celowe i oszczędne wykorzystanie ma rozstrzygające znaczenie dla dochodowości produkcji. Technicznie łatwiej jest zorganizować produkcję jednostkową niż seryjną czy zwłaszcza masową. Natomiast gospodarczo, należyte postawienie produkcji, będzie o wiele trudniejsze w pierwszym niż w drugim, czy trzecim przypadku.

Jaskrawym tego przykładem są stocznie marynarki wojennej, nastawione całkowicie na produkcję jednostkową i naprawę okrętów.

Możliwości produkcyjne tych stoczni nie są nigdy wykorzystane całkowicie, naprawa zaś, z warsztatowego punktu widzenia, w ogóle bardzo trudna do należytego opanowania, jest zagadnieniem nadzwyczaj złożonym i trudnym w przypadku naprawy okrętów wojennych, a więc specjalnych. Z tych przyczyn szczególny nacisk położono tam na sprawność pracy biur: planowania produkcji i kalkulacyjnego. Zresztą, podobne zjawisko widzimy, chociaż o różnym nasileniu, prawie na wszystkich stoczniach.

Wojna dała bogate doświadczenie w dziedzinie produkcji seryjnej jednostek specjalnych oraz masowej — statków handlowych. Przy produkcji masowej (stosowanej w Niemczech jeszcze i po wojnie), rola stoczni ograniczała się do zbiórki materiału, nadesłanego, w stanie całkowicie obrobionym przez walcownie itp. wytwórnie. Jeżeli produkcja ta nie przejawiła wszystkich swych stron dodatnich w całej pełni, to przede wszystkim dlatego, że wytwórnie, obrabiające tworzywo, nie były do tak dokładnej pracy należycie przygotowane, zarówno pod względem wyszkolenia personelu, jak i wyposażenia w obrabiarki. Mimo to Amerykanie zdobyli rekordy w tej dziedzinie, budując w ciągu 14 dni okręt 3.500-tonowy i w ciągu 54 dni okręt 12.000-tonowy.

Co się tyczy organizacji produkcji seryjnej po wojnie, to na szeroką skalę stosowały ją Niemcy, które w ciągu 15 lat zbudowały około $3^1/_2$ miliona ton regestrowych brutto. Tutaj jednak grały rozstrzygającą rolę czynniki gospodarcze, nakazujące uniezależnienie się w żegludze od zagranicy. Doświadczenie, uzyskane w budowie okrętów podwodnych i statków handlowych, pomogło znacznie do należytego rozwiązania zagadnień technicznych, jakie wyłoniły się przy odbudowie floty handlowej po przegranej wojnie.

Organizacja i wyposażenie stoczni powinny zadośćuczynić następującym wymaganiom: 1) oszczędny i racjonalny podział powierzchni między składy, warsztaty i pochylnię, aby praca szła szybko i bez przerw; 2) celowe rozmieszczenie biur: centralnego i oddziałowych w stosunku do składów, warsztatów, pochylni i basenu w celu możliwie największego skrócenia dróg przewozowych przy minimalnej ilości przewozów powrotnych; 3) mechanizacja produkcji przez użycie obrabiarek, środków przewozu, dźwigów, oszczędzających czas i siłę roboczą; 4) wykorzystanie energii elektrycznej, hydraulicznej i pneumatycznej, wszędzie, gdzie to jest wskazane; 5) oszczędne użycie tworzyw, narzędzi, obrabiarek itp. w celu uzyskania minimalnego zużycia materiału i maksymalnego spółczynnika wykorzystania narzędzi, obrabiarek itp.; 6) ścisła organizacja pracy, kontrola pracy załogi i rozchodu materiału.

Zadośćuczynienie tym warunkom daje duże wyniki tylko wtedy, gdy proces wytwarzania nie doznaje przerw i gdy można łatwo kontrolować produkcję. Tutaj należy zastrzec się przed zbyt daleko posuniętą specjalizacją warsztatów i ich oddziałów, gdyż przesadna specjalizacja wywołuje co najmniej dublowanie obrabiarek. Dlatego też jako zasadę należy przyjąć łączenie w jeden warsztat tych działów produkcji, których wyroby są później łączone. Znaczenie tak zorganizowanych warsztatów występuje szczególnie jaskrawo w działach obróbki na gorąco, gdyż wtedy piece kuzienne i prasy — są lepiej wyzyskane. Podobne zjawisko obserwujemy w działach obróbki drzewa, rurkowni (miedziowni) i cynkowni.

Planując organizację pracy na stoczni, musimy, oprócz odpowiedniego rozmieszczenia części stoczni, uwzględnić jeszcze jej spodziewaną wydajność, pamiętając, że kadłubownia przy pracy na jedną zmianę może dać w ciągu roku jako maximum $\sim$ 15 t materiału na 1 robotnika-warsztatowca, $\sim$ 0,8 t na 1 m^2 powierzchni warsztatu i $\sim$ 240 t na 1 obrabiarkę; jeżeli zaś chodzi o ustalenie wydajności na 1 robotnika według stanu „żywnościowego", to określi się ona 8 tonami.

Nasilenie personelu nie powinno przekraczać 50÷100 robotników na 1 ha dla stoczni budujących tylko okręty i 200÷300 na 1 ha dla stoczni, budujących okręty-mechanizmy.

Jak zaznaczyłem, wszystkie te liczby są maksymalne, a więc osiągnięcie ich jest możliwe tylko przy pierwszorzędnej organizacji.

W kadłubowni obrabiarki muszą być umieszczone z uwzględnieniem kolejności operacyj (stadiów obróbki), gdyż tylko w ten sposób unikniemy ruchów wstecznych, wprowadzających zamieszanie i utrudniających należyte wykorzystanie środków przewozowych (kolejka, suwnice).

Poza tym, przy rozmieszczaniu obrabiarek należy uwzględnić kolejność zbiórki na pochylni. Zbiórka ta odbywa się w sposób następujący: zaczynamy od stępki i nadstępki na śródokręciu, następnie kładziemy dno od środka do burt. Dno wewnętrzne układamy po uprzednim założeniu dlań wzdłużników i denników. Potem zakładamy grodzie poprzeczne, po nich wzdłużne. Wreszcie grodzie przeciwtorpedowe. Po nich idą wręgi, montowane wzwyż, poczynając od obła. Teraz następuje poszywanie zładu, zwykle do wysokości trzeciego pokładu. Gdy założymy poszycie do tego pokładu, montujemy dziobnicę i tylnicę oraz kończymy poszywanie. Po czym idą wyższe pokłady, górne części burty oraz nadbudówki.

Uwzględnienie tej czynności jest konieczne, gdyż w przeciwnym przypadku wystąpią zarówno przeciążenie jednych, jak i przestoje innych obrabiarek. Dzieje się tak dlatego, że sposób obróbki różnych części

kadłuba jest różny, wszystkie jednak one muszą być z sobą połączone za pomocą nitowania (lub spawania) oraz z reguły muszą być odpowiednio obcięte, a więc należy kadłubownię wyposażyć obficie w odpowiednie obrzynarki, strugarki i dziurkarki, pamiętając ciągle o całokształcie pracy. Oczywiście, zjawisko przeciążenia występuje bardzo rzadko w czasach kryzysowych, należy jednak zawsze dążyć do usunięcia przyczyn jego powstania, gdyż w przeciwnym przypadku zmniejszamy zdolność konkurencyjną stoczni, zwłaszcza gdy chodzi o przyjęcie okrętów do naprawy; bowiem wtedy należycie wyposażony i zorganizowany park maszynowy pozwala na wykorzystanie jego maksymalnych możliwości bez naruszania przebiegu pracy nad budowanym kadłubem.

Przestoje są dość częstym zjawiskiem na stoczniach, wyposażonych bogato w obrabiarki, lecz pracujących z małym obciążeniem.

Jakiż jest przebieg i kolejność pracy stoczni przy budowie okrętu?

Po otrzymaniu zamówienia, biuro konstruktorskie stoczni opracowuje projekt wstępny, uwzględniający w zasadniczych zarysach wymagania klienta. Po uzyskaniu zgody klienta, następuje opracowanie ostatecznego projektu z dokładnymi rysunkami ogólnego rozmieszczenia części, szczegółowym opisem i ostatecznymi obliczeniami.

Jeżeli chodzi o okręty wojenne, to projekt wstępny jest opracowany z reguły przez admiralicję, a następnie uzgadniany ze stocznią.

Po zatwierdzeniu ostatecznego projektu następują prace przygotowawcze: 1) opracowanie szczegółowych rysunków części kadłuba, urządzeń itp.; rysunki te są niezbędne do opracowania rysunków roboczych i rozdziału zamówień; 2) zestawienie ilości i jakości potrzebnego tworzywa w celu opracowania planu zamówień, które powinny być wydane tym wcześniej, im wcześniej mają być wykonane, względnie im są trudniejsze w wykonaniu. Do pierwszej grupy należą: tworzywo na stępkę, poszycie dna, dolnych grodzi itd. Do drugiej grupy — odlewy lub części kute (dziobnica, tylnica, rama sterowa, głowica steru, wały śrub i wsporniki do nich, śruby). W zamówieniach muszą być podane wymiary według rysunków, a jeżeli chodzi o blachy, to i kształty poszczególnych arkuszy.

Jednocześnie z tymi pracami następuje wytrasowanie kadłuba według rysunków teoretycznych w celu zrobienia szablonów i modeli. Ponieważ często nie można z rysunków sądzić o dogodnym rozmieszczeniu mechanizmów w maszynowni (szczególnie dla okrętów wojennych nowego typu), urządzeniach w pomieszczeniach specjalnych, w prawidłowym skierowaniu kluz kotwicznych itp., przeto trzeba wtedy robić makiety tych pomieszczeń z drewnianymi modelami naturalnej wielkości i dopiero na tej podstawie opracowywać rysunki ostateczne.

Po szczegółowym przepracowaniu projektu, biuro konstruktorskie przystępuje do opracowania rysunków wykonawczych, które przekazuje warsztatom. Ponieważ rysunków tych jest bardzo dużo (kilka, a nawet kilkanaście tysięcy dla większych okrętów), przeto biuro konstruktorskie robi te rysunki według planu i w kolejności przebiegu budowy. Zasada: warsztaty nie mogą czekać na rysunki — musi być bezwzględnie przestrzegana.

Biuro produkcji, na zasadzie planu przygotowania rysunków, opracowuje plan robót warsztatów.

Gdy już ustalono wszystkie zamówienia (cena, termin dostawy, ciężar), wtedy zestawia się szczegółową kalkulację kosztów budowy okrętu, na zasadzie danych, dostarczonych przez biuro zakupów, biuro produkcji, buchalterię.

Dopiero po ukończeniu tych wszystkich czynności uruchamiamy środki produkcji.

Z wyżej powiedzianego wynika, że prawidłowa organizacja pracy na stoczni nie jest zagadnieniem łatwym technicznie, a zwłaszcza gospodarczo. Nie znaczy to, aby czynności, wykonywane podczas obróbki, były trudne lub bardzo różnorodne. Czynności te (oprócz rysunków) obejmują wytrasowanie kadłuba na specjalnej podłodze, zdjęcie szablonów z tych rysunków, wytrasowanie według nich na materiale, uprzednio przepuszczonym przez prostownice. Po czym następuje obróbka, ograniczona do obrzynania, fazowania, dziurkowania (przebijania, wiercenia), gięcia na zimno i na gorąco, wycinania, tłoczenia, odsadzania; części, tak obrobione, są łączone za pomocą nitowania i spawania. Co się tyczy obróbki na gorąco, to obecnie wiele stoczni stosuje ją tylko do kształtowników, blachy natomiast są obrabiane tylko na zimno, dzięki temu kosztowne i trudne gięcie blach na gorąco odpada, sposób ten jednak należy stosować ostrożnie, aby nie zwiększać kruchości oraz podatności na rdzewienie. Stosując spawanie, musimy zwiększyć ilość obrzynarek-fazownic, zmniejszając jednocześnie ilość wiertarek i dziurkarek.

Po obróbce następuje zbiórka wstępna — montaż części w nieduże zespoły (0,5÷2 ton), a później sekcyjna — duże zespoły (10÷30 ton), np. kilku wręg z pokładnikami i poszyciem, części podwójnego dna, pokładów, cała grodź itp.

Zbiórka na pochylni, o której typowym przebiegu już wspomniałem, stanowi ostatnie stadium. W stadium tym następuje realizacja pewnych zasadniczych właściwości, jakie powinien posiadać budowany kadłub, przy czym w stadium tym odbijają się metody pracy, stosowane w poprzednich stadiach, np. stocznie, pracujące według szablonów, przeprowadzają zbiórkę na pochylni od dołu do góry, budujące zaś masowo (fabrycznie), montują całe części kadłuba np. środkową, a dopiero po

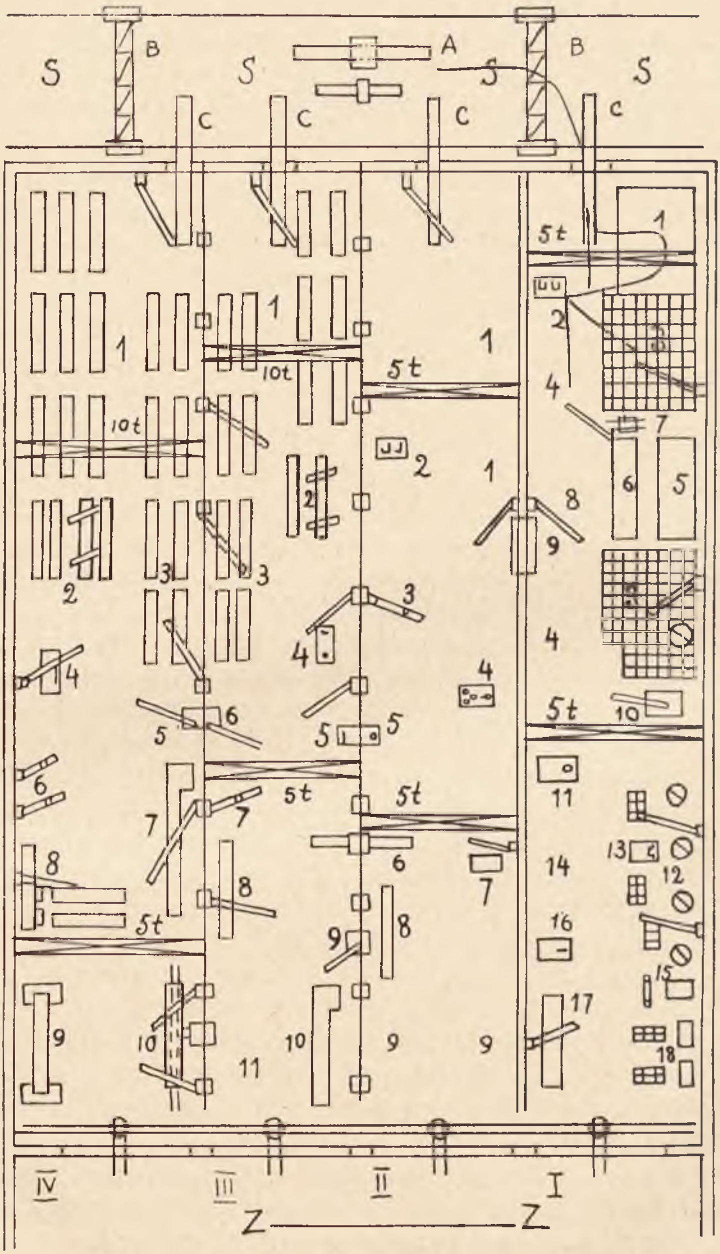
tym krańcowe. Prócz tego, specjalne typy okrętów lub warunki budowy, wymagają stosowania sposobów specjalnych i przy zbiórce. Tyczy się to okrętów o podłużnej konstrukcji zładu oraz cystern. Okręty-cysterny muszą odznaczać się roposzczelnością, znacznie trudniejszą do osiągnięcia od wodoszczelności. Roposzczelność wymaga dokładnej pracy przygotowawczej w biurze konstrukcyjnym, w traserni i w kadłubowni. W cysternach przedziały roposzczelne montujemy przed przystąpieniem do zbiórki części krańcowych kadłuba. Podczas jednak całej zbiórki trzeba pamiętać o roposzczelności, a więc nitowanie i doszczelnianie musi być szczególnie staranne po odpowiednim poprawieniu otworów na nity (rozwiercenie, zwiększenie średnicy otworów nieprawidłowych). Dlatego poświęciłem tyle miejsca zbiórce, że w kosztach robocizny zajmuje ona pierwsze miejsce (30 %), stanowiąc łącznie z nitowaniem (28 %) i doszczelnianiem (6 %) około $^2/_3$ kosztów robocizny. Robocizna w innych działach wynosi 17 % dla obróbki na zimno, 4 % dla obróbki na gorąco, 10 % dla traserni i trasowania na materiale, 5 % dla prac ciesielskich związanych z budową toru spustowego i innych pomocniczych.

Podział tych kosztów robocizny może ulegać nawet dość znacznym wahaniom w zależności od warunków miejscowych i wyposażenia stoczni. Tutaj nadmienię, że spawanie jest bardzo kosztowne ze względu na wysoką robociznę dobrych spawaczy. Spawacze o wysokich kwalifikacjach są niezbędni, gdyż sprawdzenie jakości spoiny jest, praktycznie biorąc, niemożliwe. Jest ono jednak stosowane coraz częściej, zwłaszcza na okrętach wojennych, ponieważ daje znaczną oszczędność na ciężarze kadłuba, np. grodź 63 m² nitowana waży 6.310 kg, zaś spawana 5.230 kg; stosując spawanie zamiast nitowania na okręcie o wyporności 5.500 t, zużywamy profilów tylko 480 t, a przy nitowaniu 600 t; spawając kadłub o wymiarach 40,60×8,20×4,85 m, zużywamy blach 113,1 t oraz kształtowników (i elektrod) 31,38 t, nitując zaś, musimy zużyć 137,34 t blach i kształtowników 71,18 t, czyli że tutaj oszczędzamy, dzięki spawaniu, 30 % ciężaru kadłuba (bez stew, steru i wyposażenia). Prócz tego złącza spawane są wytrzymalsze, gdyż dają 78÷82 % wytrzymałości tworzywa, a dla złącz nitowanych wytrzymałość ta nie przekracza 63÷66 %. Stosowanie spawania wymaga zmian w rysunkach, szerokiego użycia fazownic.

Co się tyczy podziału czasu na poszczególne rodzaje zbiórki, to można dla celów orientacji przyjąć, iż zbiórka wstępna zajmuje 48 % czasu, sekcyjna 21 % i na pochylni 31 %.

Z wyżej powiedzianego wynika, że należyte zorganizowanie pracy na stoczni jest zadaniem bardzo trudnym, jako wymagającym należytego uzgodnienia działalności czynników bardzo różnorodnych i niekiedy mających właściwości przeciwnego znaku (np. specjalizacja i należyte

wykorzystanie obrabiarek). Na organizację pracy wywierają również wpływ czynnki gosodarcze, jak to zobaczymy dalej.



Rys. 1. Kadłubownia

Objaśnienia do rysunku 1

Kadłubownia

A — walce prostownicze
B — suwnice 5-tonowe
C — rolkowe donośniki materiału
S, S, S, S — stojaki z materiałem
Z—Z — miejsce zbiórki

I Obróbka na gorąco

1 — trasernia na materiale
2 — tłocznia-obrzynarka kształtowników
3 — podłogi dziurkowane 15×12 m
4 — trasowanie kształtowników
5 — piec dla arkuszy
6 — piec dla kształtowników
7 — odginarka
8 — miejsce, gdzie składamy obrobione kształtowniki
9 — rolkowy donośnik do przenoszenia tworzywa obrobionego na gorąco do II Oddziału
10 — tłocznia-giętarka dla gięcia złożonego i na okrągło
11 — wycinarka (wycinarka, piła)
12 — kuźnia (miechy itp.)
13 — odsadzarka
14 — trasowanie ram
15 — młot
16 — piła mechaniczna
17 — wiertarka promieniowa dla ram
18 — spawarki elektryczne

II Obróbka kształtowników

1 — trasernia kształtowników po obróbce na gorąco
2 — tłocznia-obrzynarka
3 — wiertarka promieniowa dla pokładników
4 — gięcie pokładników i przebijanie poziome
5 — dziurkarka
6 — walce do prostowania małych arkuszy
7 — wiertarka pozioma
8 — mała odginarka flansz
9 — cięcie autogenem

III Obróbka małych arkuszy

1 — trasernia arkuszy
2 — wiertarki promieniowe
3 — konturowanie arkuszy
4 — tłocznia-dziurkarka i nożyce
5 — nożyce-tłocznia
6 — tłocznia-dziurkarka
7 — wiertarka promieniowa-zagłębiarka
8 — walce-zaginarka (maszt, strzał itp.)
9 — tłocznia do dużych otworów.
10 — strugarka
11 — cięcie autogenem

IV Obróbka dużych arkuszy

1 — trasowanie arkuszy
2 — wiertarki promieniowe
3 — konturowanie arkuszy
4 — gilotynówka
5 — tłocznia-nożyce
6 — wiertarki promieniowe-zagłębiarki
7 — obrzynarka
9 — obrzynarka fazownica
10 — walce cylindryczne
11 — odginarka flansz
5 t — dźwig mostowy 5-tonowy
10 t — dźwig mostowy 10-tonowy

Na razie omówię tylko kadłubownię, przykład organizacji i wyposażenia, której podałem na rys. 1.

Ze stojaków arkusze dajemy na prostownice, po czym do kadłubowni. Kadłubownia dzieli się na 4 oddziały: I — obróbki na gorąco kształtowników i niektórych blach (złożone gięcie), kuźni do wyrobu ram; II — trasowanie i obróbka na zimno kształtowników (wręg, pokładników,

wsporników itp.) prostych i giętych przy czym kształtowniki gięte są tutaj dostarczane z oddziału I; III — obróbki arkuszy średnich i krzywych oraz małych (denników, kątnic, części wymagających flanszowania, przebijania, zaginania itd.); część tego materiału w końcowych stadiach obróbki przechodzi przez obrabiarki oddziału IV — obróbki na zimno wszystkich dużych arkuszy, zarówno płaskich, jak i wygiętych cylindrycznie. Każda obrabiarka ma dźwig, służący do założenia i zdjęcia tworzywa, obok niej znajduje się odpowiednia wolna powierzchnia dla tworzywa do obróbki i z drugiej strony dla tworzywa już obrobionego. Do przewozu tworzywa z magazynu (stojaków) oraz między obrabiarkami — służą suwnice mostowe, po 2 w każdym oddziale, 5- i 10-tonowe. Przewóz dalszy, między poszczególnymi warsztatami z reguły przeprowadzamy za pomocą kolejki. Bezpośrednią obsługę pochylni wykonywają dźwigi różnych typów, do 250 t nośności. Na niektórych stoczniach pochylnie są obsługiwane za pomocą suwnic na linach, jako tanich i zajmujących mało miejsca.

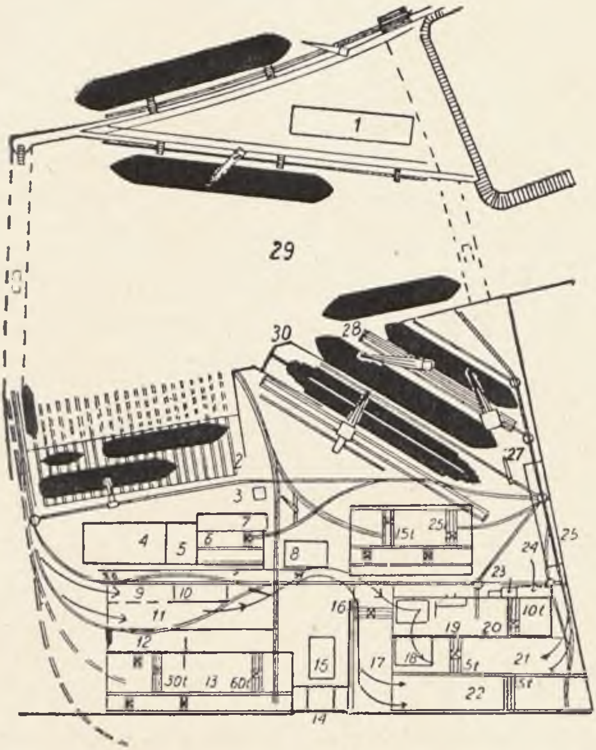
Na rys. 2 przedstawiłem ogólne rozmieszczenie oddziałów stoczni Burgerhout w Rotterdamie, wzorowej zarówno pod względem organizacji pracy, jak i transportu części oraz wyboru i rozmieszczenia obrabiarek. Stocznia ta posiada warsztat budowy maszyn.

Kadłubownia tej stoczni dzieli się na oddziały: obróbki blach, obróbki kształtowników i kuźnię kątowników.

Przebieg materiałów jest następujący (rys. 3). Blachy i kształtownik są podwożone ze składów pod warsztaty, skąd suwnicami przewozi się kształtowniki do oddziału ich obróbki względnie do kuźni, a blachy na prostownię (1). Po wyprostowaniu dzieli się blachy na grupy: a) po 10 ciężkich, dużych blach na poszycie zewnętrzne kadłuba; b) po 20 średnich blach jednakowego kształtu na pokłady, dno wewnętrzne i grodzie; c) po 30 lekkich i małych blach na części dna itp. — a następnie, po wytrasowaniu, grupę (a) przesuwa się na dziurkarkę (2) i obrzynarkę (12). Po obcięciu, wierci się otwory na nity na wiertarce-zagłębiarce dwustołowej (8, 9) i wreszcie obrabia się kanty (7). Po przejściu przez wymienione obrabiarki grupa (a) zostaje przewieziona na pochylnię. Na prasie mechanicznej (6) kształtuje się blachy tej grupy. W grupie (b) trasujemy tylko jeden arkusz z każdej paczki. Po wytrasowaniu i obcięciu (12) wierci się w nich otwory (10, 11), przy czym grubość paczek waha się w granicach 150÷175 mm. Po tej operacji następuje zagłębianie (8, 9) i zestruganie, sfazowanie kantów (7).

Grupa (c) przechodzi przez obrzynarkę (4), dziurkarkę (3) względnie wiertarki (10, 11) i zagłębiarki (8, 9). Blachy dennikowe obrabiamy na obrzynarkach-dziurkarkach (4) i tłoczniach (5). Kątnice obła, które

muszą mieć górny kant zagięty, są kształtowane na prasie (6), po czym — przewożone na plac montażowy, gdzie montuje się i nituje wręgi nitownicami pneumatycznymi. Zmontowane wręgi idą na pochylnię.



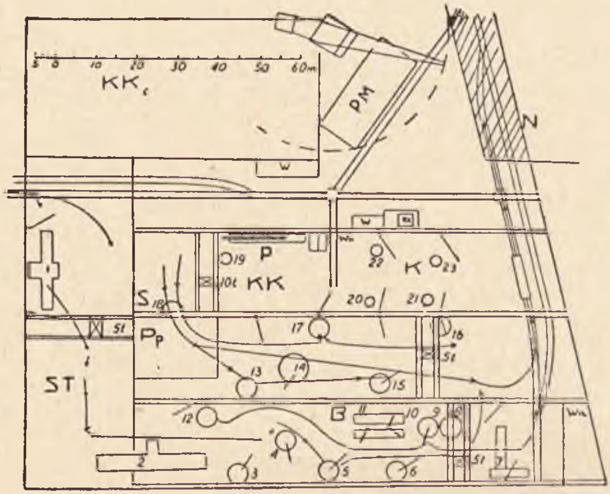
Rys. 2. Ogólne rozmieszczenie stoczni N. V. Burgerhout, Rotterdam.

1 — warsztat mechaniczny. 2 — pochylnie poprzeczne. 3 — malownia. 4 — stolarnia. 5 — skład modeli. 6 — magazyn. 7 — biuro wypłat. 8 — główne biuro. 9 — skład blach. 10 — skład drzewa. 11 — skład blach. 12 — skład odlewów. 13 — warsztat budowy maszyn. 14 — kreślarnia. 15 — siłownia. 16 — materiały gotowe. 17 — trasernia. 18 — rysunek wręg. 19 — kuźnia kątowników. 20 — kuźnia okrętowa. 21 — kształtownia. 22 — blachownia. 23 — kocioł. 24 — skład przy kuźni. 25 — nitownia. 26 — skład kątowników. 27,28 — pochylnie podłużne. 29 — basen. 30 — dok.

5 t — dźwig 5 tonowy	25 t — dźwig 25 tonowy
10 t — ,, 10 ,,	30 t — ,, 30 ,,
15 t — ,, 15 ,,	60 t — ,, 60 ,,

Kształtowniki na wręgi, po ogrzaniu ,,na czerwono" w piecu, przechodzą przez odginarkę, po czym są wyginane na dziurkowanej podłodze

z płyt żeliwnych. Dźwig przenosi wygięte wręgi do rysunku wręg do wyznaczenia, skąd idą one na giętarkę (18) w celu nadania ostatecznego kształtu według żelaznych szablonów, zdjętych z rysunku wręg. Po przejściu przez dziurkarkę poziomą (17), względnie dziurkarkę-obrzynarkę (13, 14, 15) lub też przez wiertarkę-zagłębiarkę (16), kształtowniki na wręgi idą do nitowni.



Rys. 3

Kadłubownia stoczni N. V. Burgerhout, Rotterdam. 1 — prostownica. 2 — dziurkarka. 3 — dziurkarka. 4 — obrzynarka. 5 — dziurkarka. 6 — tłocznia. 7 — fazownica. 8, 9 — wiertarki-zagłębiarki dwustołowe. 10,11 — wiertarki. 12 — obrzynarka. K — kuźnia. B — blachownia. N — nitownia . PM — plac montażowy. Wn — wydawanie narzędzi. KC — kocioł. 13, 14, 15 — dziurkarki-obrzynarki. 16 — dziurkarka. 17 — dziurkarka pozioma. 18 — giętarka belek. 19 — odginarka. 20, 21, 22, 23 — młoty, stocznie. ST — stoły traserskie. Pp — rysunek wręg. S — podłoga dziurkowana. KK — kuźnia kątowników. P — piec kuzienny. KKc — kuźnia kotłowa. W — węgiel.

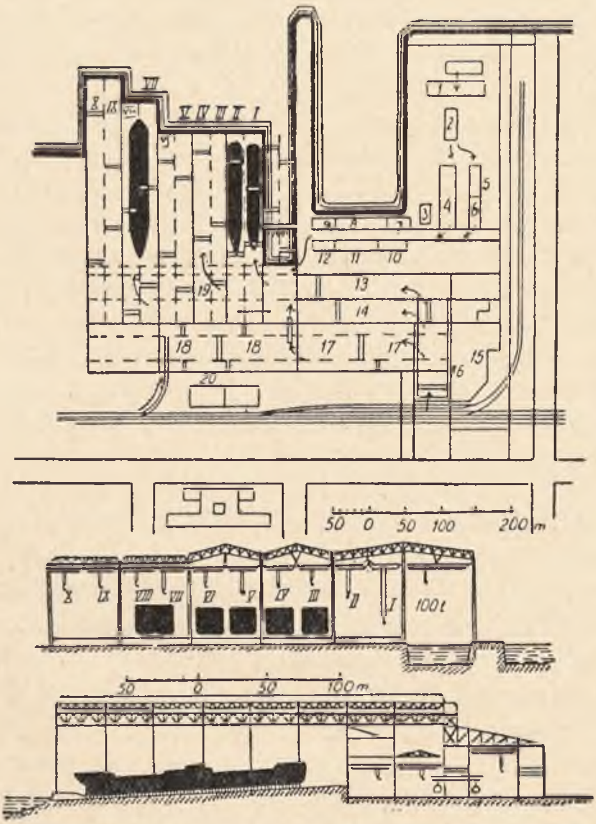
Kształtowniki proste lub gięte na zimno, po przejściu przez dziurkarkę i obrzynarkę, dostają się na plac montażowy przed pochylnią.

Opisany przebieg materiałów jest typowy dla nowoczesnych, dobrze wyposażonych i zorganizowanych stoczni o produkcji jednostkowej, a więc typowej dla przemysłu budowy okrętów.

Jeżeli chodzi o stocznię o produkcji seryjnej, to za wzorową należy uznać m. in. New-York Shipbuilding Corporation Camden k. Filadelfii. Twórca tej stoczni, zbudowanej w 1900 r., postawił sobie za zadanie

potanienie budowy okrętów handlowych przez: 1) podział kadłuba na wielką ilość elementów jednakowych; 2) szybką obróbkę tych elementów na specjalnych obrabiarkach.

Organizację tej stoczni wzorowano na organizacji zakładów budowy mostów i parowozów. Cechuje ją ścisłe połączenie pracy kadłubowni z pracą warsztatu budowy maszyn oraz połączenie tych działów jedną siecią transportu napowietrznego za pomocą przeszło 40 suwnic elektrycz-



Rys. 4

Stocznia New York Shipbuilding Corporation, Camden. 1 — skład drzewa. 2 — piły do drzewa. 3 — takelarnia. 4 — stolarnia. 5 — suszarnia. 6 — szalupiarnia. 7 — malarnia. 8 — obróbka drobnych części blaszanych. 9 — biuro. 10 — rurownia. 11 — kuźnia miedzi. 12 — mechanicy. 13 — obróbka blach (a nad nią trasernia). 14 — obróbka kątowników. 15 — kuźnia. 16 — skład blach i kątowników. 17 — kuźnia kotłowa. 18 — warsztat budowy maszyn. 19 — hala montażowa. 20 — siłownia. 21 — basen.

nych o nośności 7—100 ton. Wszystkie stanowiska robocze mieszczą się w krytych pomieszczeniach, ogrzewanych powietrzem (malarnia i trasernia są ogrzewane parą). Na tej stoczni (rys. 4), po wyładowaniu z wagonów, odlewy idą wprost do warsztatu budowy maszyn (18), — walcówka zaś, blachy i profile są rozdzielone za pomocą dźwigu na materiał do kuźni kotłowej, dla działu obróbki blach i kształtowników, dokąd dostarcza się je suwnicami. W warsztatach suwnice donoszą materiał do obrabiarek. Po obróbce części przewozi się do hali montażowej (19). Do przewozu gotowych kotłów służy suwnica 100 tonowa. W blachowni (oddziale obróbki blach) do przesuwania blach przy dziurbowaniu służy stół Lysholma.

Obróbka na gorąco kątowników odbywa się w hali, położonej obok klachowni, obsługującej zarówno kadłubownię jak i warsztat budowy maszyn. Mniejsza kuźnia, między kuźnią kotłową (17) i oddziałem obróbki kątowników (14) pracuje zarówno jako kuźnia do kucia we wzornikach, jak i wytwórnia nitów. Warsztat budowy maszyn leży w przedłużeniu kuźni kotłowej. Jedna suwnica 100 tonowa obsługuje oba te warsztaty. Trasernia znajduje się nad blachownią. 10 pochylni (I—X) rozmieszczono parami pod wspólnym dachem (rys. 4 b); każdą pochylnię obsługują 2 suwnice 10 tonowe. Środkowy tor dla suwnic jest położony wyżej, aby umożliwić wykorzystanie 100 tonowej suwnicy do ładowania ciężkich części, jak: ster, wsporniki wałów, śrub itp.[1]). Basen, obok I pochylni, jest obsługiwany przez 4 suwnice 10 tonowe o wysięgu $\sim$ 25 m (tj. $^1/_2$ szerokości basenu) i 1 suwnicę 100 tonową o wysięgu $\sim$ 50 m. Centralna siłownia (20) dostarcza prądu dla suwnic, zaopatrując również warsztaty stoczni w energię hydrauliczną i sprężone powietrze.

Piłownia (2), stolarnia (4), suszarnia (5) i warsztat budowy łodzi (6) leżą oddzielnie. Stolarnia posiada oddzielną kotłownię, w której spala się odpadki drzewne w celu wytworzenia pary dla suszarni.

Porównując organizację stoczni o produkcji jednostkowej (Burgerhout) z organizacją stoczni o produkcji seryjnej (New-York Shipbuilding Corp.), widzimy, jak specjalizacja, wyrażająca się w ograniczeniu typów budowanych okrętów, ułatwia rozwiązanie zagadnienia rozmieszczenia warsztatów oraz umożliwia bardziej ekonomiczną ich pracę, oczywiście przy znacznym obciążeniu. Przyczynia się również do uproszczenia organizacji transportu wewnętrznego i do lepszego jego wykorzystania. Czynniki te mają pierwszorzędne znaczenie podczas wojny,

---

[1]) Na wielkich okrętach części te są bardzo ciężkie, np. na „N o r m a n d i e" tylnica ważyła 71+32=103 t, rama sterowa 58+9=67 t, głowica steru 47 t, wsporniki śrub 196 t (2×56 i 2×42), dziobnica 16+17=33 t.

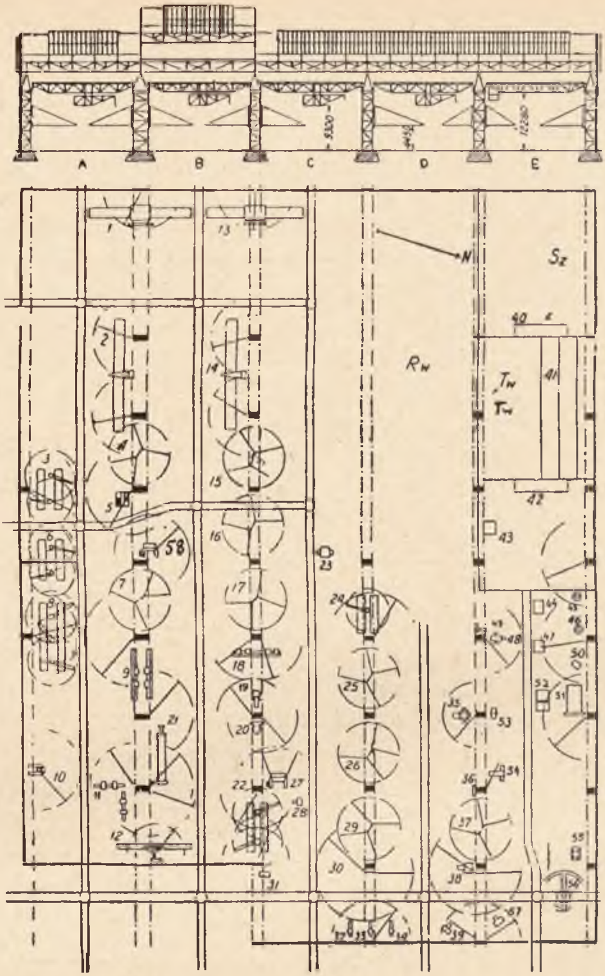
kiedy to czas gra rolę rozstrzygającą. Z tego powodu studia nad przystosowaniem organizacji stoczni do produkcji seryjnej są prowadzone prawie wszędzie bez względu na kryzys. W tej dziedzinie przodują na lądzie Europy — Niemcy, wykorzystujący swe bogate doświadczenie przy budowie okrętów podwodnych, których zbudowano tam, w okresie lat 1914—1918, przeszło 300 sztuk i to na kilku stoczniach, czyli przeciętnie po 75 rocznie. W Niemczech dążenie do szybkiego zwiększenia tempa produkcji znalazło swój wyraz w bogatym wyposażeniu kadłubowni w obrabiarki, czego przykład mamy na rys. 5, przedstawiającym kadłubownię stoczni Vulkan w Szczecinie. Kadłubownia ta jest podzielona na 5 oddziałów, z których A i B, z długości po 135 m każdy, a C, D i E po 150 m każdy. Szerokość w świetle każdego oddziału wynosi 20,5 m. Oddziały A i B są przeznaczone do obróbki na zimno ciężkich blach; oddział C — do obróbki na zimno blach na grodzie i dno; w oddziałach D i E obrabia się na gorąco wręgi i blachy oraz na zimno wręgi i pokładniki. Trasernia znajduje się nad oddziałem B. Trasernie blach i kątowników są rozmieszczone w przedniej części oddziałów A, B i C oraz w środkowej części oddziału D, gdyż w przedniej jego części znajduje się rysunek wręg. Środek (wzdłuż osi podłużnej) każdego oddziału jest przeznaczony do przewozu materiałów, przy czym suwnice mogą przesuwać się zarówno wzdłuż, jak i w poprzek oddziałów. Każdą obrabiarkę obsługuje jeden lub parę dźwigów. Montaż i nitowanie (hydrauliczne) większych części odbywa się w hali od strony pochylni.

Wyposażenie oddziałów w suwnice jest następujące:

	Suwnice 5-tonowe	Suwnice obrotowe 5-tonowe	Suwnice 15-tonowe używane przy obróbce blach paczkami
A	—	2	1
B	—	2	1
C	1	2	—
D	1	1	—
E	1	—	—

Suwnice mogą przesuwać się od składów materiałów aż do placu przed pochylniami.

Porównując rys. 3 i 5 widzimy, że na ostatnim z nich przedstawiono bardzo dużo obrabiarek wszelkich typów. Wytłumaczenie tego faktu podałem wyżej. Tutaj zaznaczę, że stocznia, tak wyposażona



Rys. 5

Kadłubownia stoczni Vulkan, Szczecin.

1, 13 — prostownice. 2 — dziurkarka specjalna. 3, 6, 24 — wiertarki promieniowe. 4, 15, 16, 25, 26, 37 — dziurkarki podwójne. 5 — odsadzarka podłużnic. 7, 17, 29 — dziurkarki-obrzynarki. 8, 22, 32, 33, 34 — wiertarki zagłębiarki. 9 — heblarki. 10 — obrzynarki (nożyce). 11 — fazownica. 12 — flanszownica. 14 — wiertarka wielowrzecionowa. 18 — hydrauliczna tłocznia do gięcia blach na stępki. 19, 20 — tłocznia. 21 — walce do gięcia. 23 — nożyce kształtowników. 27, 58 — nożyce (gilotyny). 28 — hydrauliczna tłocznia do flanszowania. 29 — dziurkarka-nożyce. 30 — dźwig, obok miejsce do hydraulicznego nitowania. 31, 36 — kamień szmerglowy. 35 — giętarka belek i nożyce kształtowników. 38 — pozioma wiertarka. 39, 57 — nitownica hydrauliczna. 40, 42 — odginarki. 41. — piec dla wręg. 43 — tłocznia hydrauliczna. 44, 45, 46, 47, 50, 52 — trzy piece i trzy podłogi

dziurkowane do gięcia wręg. 48 — dziurkarka pozioma. 49 — piła do cięcia na zimno. 51 — walce do gięcia. 53 — piła. 54 — odsadzarka. 55 — piec elektryczny. 56 — przesuwna nitownica elektryczna. Rw — rysunek wręg. Tw — trasernia wręg. Sz — podłoga dziurkowana.

w obrabiarki, może rocznie obrobić 11.000 ton blach i kształtowników, rozporządzając załogą 1.400 ludzi (w czym $^1/_2$ stanowią warsztatowcy). Produkcja stoczni Burgerhout nie przekracza rocznie 5.500 ton, przy załodze 800 ludzi (w tym 380 warsztatowców).

MGR B. KRZYWIEC

PRACA BELGII NA MORZU

Belgijska Liga Morska, przy współpracy Dyrekcji Marynarki, urządziła w r. 1936 swój „Tydzień Morski", który się odbył w okresie 6 do 12 września w Ostendzie. Na uroczystości przybyły liczne delegacje pokrewnych organizacyj morskich z zagranicy i okręty wojenne: Italii, W. Brytanii, Francji, Holandii i Danii. Honory domu czyniły 2 statki belgijskie: statek szkolny marynarki handlowej „Mercator" i statek strażniczy „Zinnia".

Zawdzięczając gościnności Ligue Maritime Belge, która do wszelkich poczynań LMK odnosi się jak najżyczliwiej — delegacja polska w składzie: min. Henryk Strasburger i magister Benedykt Krzywiec, mogła bliżej zapoznać się z pracą Belgii na odcinku morskim.

Belgijska Liga Morska założona została w roku 1899 po powrocie „Belgica" z Antarktyki, gdy wysiłek belgijski na odcinku pracy badawczej na morzu został tak dobitnie zaznaczony. Dziś ta instytucja społeczna — chociaż nie tak liczna, jak np. Liga Morska i Kolonialna w Polsce — koncentruje w sobie dążenia morskie społeczeństwa Belgii, zgodnie z myślą króla Leopolda II: „Un pays baigné par la mer n'est jamais petit". Trzeba przyznać, że zarówno czynniki rządowe, jak i społeczne w Belgii, doskonale zdają sobie sprawę, że zagadnienia, dotyczące własnych portów, własnej marynarki handlowej i morza — są sprawą całego Narodu.

Program „Tygodnia Morskiego", prócz pokazów wybrzeża, portów oraz pól bitew (Zeebrugge, Nieuport, Ypres), uwypuklał przede wszystkim znaczenie, rozbudowę i pracę belgijskiego rybołówstwa dalekomorskiego. Chłodnie portowe, hale rybne, instytuty biologii morskiej w Ostendzie i Zeebrugge — to ostatnie słowo techniki. Belgijska flota rybacka, opierając się na tych urządzeniach i własnych stoczniach, osiągnęła znaczną wydajność w zakresie połowu ryb. Co za tym idzie — konsumcja ryb w Belgii jest b. duża, a ryby są b. tanie, tańsze niż we Francji i Holandii. Opieka nad rybakiem, domy sierot po rybakach, szkolnictwo morsko-rybołówcze, wreszcie przemysł przyrządów i utensyliów rybackich — stoją na b. wysokim poziomie.

Prócz portów wewnętrznych, jak Antwerpia, Gandawa i Brugge, których praca jest szerzej znana, Belgia dysponuje jeszcze szeregiem portów, położonych na wybrzeżu Morza Północnego: Ostenda, Zeebrugge i Nieuport, które są nie tylko bazami flotyll rybackich połowów przybrzeżnych i dalekomorskich, pierwsze dwa bowiem odgrywają znaczną rolę także i w komunikacji pasażersko-towarowej z Anglią.

Belgijska flota handlowa w stosunku do roku 1913 nie wzrosła, a w porównaniu z rokiem 1923, gdy osiągnęła swój największy tonaż prawie 544.000 t, nawet uległa zmniejszeniu. W pracy swej jednak belgijska marynarka handlowa nie ustaje, zdobywając nowe pozycje, świadczące o celowym wysiłku dźwignięcia bandery narodowej na wyższe miejsce. Tak więc w ruchu okrętowym portu w Gandawie w roku 1933 belgijska bandera znajdowała się na 8 miejscu, w roku 1935 zajęła już miejsce 5. Obecnie cały tonaż belgijski jest czynny, nie ma ani jednego statku unieruchomionego. W roku 1934 było ich jednak 20, a w 1933 aż 113. Bezrobocie wśród załóg belgijskiej marynarki handlowej zatem nie istnieje.

Belgijska flota handlowa

Rok	Ilość jednostek	T. brutto	Rok	Ilość jednostek	T. brutto
1913	125	350.000	1930	142	502.517
1918	60	150.000	1931	142	498.714
1923	183	543.757	1932	119	427.764
1928	148	452.892	1933	105	378.932
1929	153	508.943	1934	100	362.905
			1935	95	347.195

W zestawieniu tym nie uwzględniono taboru rządowego.

Największe belgijskie statki pasażerskie

„Léopoldville"	— 11.172	t. br.	— 14 w.
„Albertville"	— 10.388	„	— 14 w.
„Anversville"	— 8.400	„	
„Elisabethville"	— 8.300	„	
„Thysville"	— 8.300	„	

Największe belgijskie towarzystwa okrętowe

(Stan na 31. XII. 1935 r.)

1. Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) S. A. utrzymuje linie:

Antwerpia—Kongo	służba co 14 dni	31 jedn. 169.253 T. Br.
Wschodnia Afryka	(komunik. co mies.)	
New-York	(co 14 dni)	
Brazylia—La Plata	(co 14 dni)	
Lobito	(co miesiąc)	
Daleki Wschód	(co miesiąc)	

2. Armement Deppe S. A.

Compagnie Royale Belgo-Argentine	29 jedn. 92.464 T. Br.
Compagnie Nationale Belge de Transports Maritimes	

3. Belgian Gulf Oil Company S. A. . . — 4 dn. 26.706 T. Br.

Jeśli chodzi o politykę rządową w zakresie marynarki handlowej, to Ministerstwo Transportów, któremu marynarka podlega, w budżecie swoim na rok 1936 przewiduje 2 pozycje na:

a) fundusz odnowienia marynarki fr. 51.500.000
b) subwencje dla armatorów fr. 25.000.000

W okresie czterech lat 1935—1938 rząd belgijski zamierza wydać łącznie na te same cele: a) 160 milion. fr. i b) 75 milion. fr.

W realizowaniu wytkniętego celu, sfery rządowe dążą do osiągnięcia ,,trzech razy po 10 tysięcy" [1]). To znaczy: 10.000 rybaków na wybrzeżu, 10.000 marynarzy na statkach floty handlowej i wreszcie 10.000 robotników na stoczniach krajowych. Aby to osiągnąć, trzeba zdwoić stan liczebny belgijskiego rybołówstwa morskiego oraz wydatnie odnowić tabor floty handlowej. Wykonanie programu rządowego da zamówienie na 25.000 ton stali dla przemysłu metalurgicznego Belgii i zatrudni 10.000 robotników.

Między innymi, przewidziana jest również budowa nowego rządowego statku strażniczego ochrony rybołówstwa i statku hydrograficznego.

Młody i energiczny minister transportów, p. Marcel-Henri Jaspar, jest gorącym rzecznikiem morskiej ekspansji Belgii. Całe zresztą nastawienie rządu p. van Zeelenda jest wybitnie czynne wobec kryzysu,

[1]) Patrz artykuł Dyrektora Generalnego Marynarki p. H. De Vos w ,,L'Avenir Belge" z 26. IX. 36 r.

który nie ominął także i Belgii. Dziś ostrze tego kryzysu już zostało znacznie stępione. Państwo prowadzi wielkie roboty publiczne, m. in. także wspierając rozbudowę portów w Antwerpii, Gandawie, Ostendzie i in. Na drogach wodnych śródlądowych, nad którymi ma pieczę Ministerstwo Robót Publicznych, prace inwestycyjne są prowadzone w szerokiej skali; m. in. częściowo uruchomiono wielką drogę śródlądową, Kanał Alberta, skracający drogę wodną z Liège do Antwerpii.

Prace nad Kanałem Alberta rozpoczęte zostały w r. 1930, wykończenie zaś tej drogi przewidziane jest na rok 1937. Koszt globalny wyniesie ok. 2 miliardów franków (ok. 400 milionów złotych). Oto dane porównawcze pomiędzy starym Kanałem „de la Campine", a nowym Kanałem Alberta:

	Kanał de la Campine	Kanał Alberta
Długość	153 km	127 km
Szerokość	20—25 m	50—60 m
Głębokość	2,5 m	5 m
Liczba śluz	24	6
Tonaż statków	450 t	1.350 t—2.000 t
Czas przejścia Liège—Antwerpia	8—12 dni	2—3 dni
Szybkość (na godzinę)	2—$3^1/_2$ km	6—7 km

Pracę portów belgijskich ilustrują następujące tablice:

Ruch okrętowy w portach belgijskich

	1934		1935	
	Okrętów	T. netto	Okrętów	T. netto
Antwerpia	10.305	20.536.384	11.125	22.041.022
Gandawa	1.929	2.057.922	1.755	1.928.118
Zeebrugge—Brugge	1.166	1.442.146	1.579	1.916.647
Ostenda	1.846	1.491.498	1.680	1.598.452
Bruksela	883	475.332	885	438.738
Nieuport	313	52.291	186	29.793

Praca portu w Antwerpii

A. Obrót towarowy.

1. Morski przeładunek towarowy.

	Wyładowano ton	Załadowano ton	Obrót ogól. ton	Stosunek do r. 1929 %	Stos. eksp. do importu %
1929	12.558.293	13.653.269	26.211.562	100,0	108,0
1930	10.477.796	11.627.285	22.105.081	84,3	110,0
1931	10.522.834	10.288.389	20.811.223	79,3	97,7
1932	9.365.072	8.063.759	17.428.831	66,4	86,0
1933	10.053.893	8.899.004	18.952.897	72,3	88,5
1934	10.680.428	10.207.751	20.888.179	79,6	95,55

2. Ruch towarów przeładowanych z dróg śródlądowych

1929 — 7.536.787 t.
1930 — 6.784.246 ,,
1931 — 7.163.632 ,,
1932 — 6.170.684 ,,
1933 — 6.445.073 ,,
1934 — 7.441.082 ,,

3. Łączny ruch towarowy morski i śródlądowy.

1929 — 33.748 tys. t — stos. do r. 1929 100,0%
1930 — 28.888 ,, ,, — ,, ,, ,, ,, 85,6%
1931 — 27.973 ,, ,, — ,, ,, ,, ,, 82,8%
1932 — 23.599 ,, ,, — ,, ,, ,, ,, 70,0%
1933 — 25.397 ,, ,, — ,, ,, ,, ,, 75,2%
1934 — 28.328 ,, ,, — ,, ,, ,, ,, 83,9%

B. Ruch okrętowy w porcie Antwerpii.

1. Na wejściu i wyjściu łącznie.

Rok	Okrętów	Ton	Przeciętna 1 okrętu ton
1929	11.582	24.325.103	2.100
1930	11.002	23.465.452	2.133
1931	10.559	22.388.342	2.120
1932	9.407	19.666.678	2.091
1933	9.841	20.439.195	2.077
1934	10.305	20.536.384	1.993
1935	11.125	22.041.022	1.981

2. Pod polską banderą

Rok	Okrętów	Ton
1930	4	5.718
1931	5	8.836
1932	37	42.524
1933	63	73.325
1934	36	38.714
1935	56	63.871

3. Kolejność bander wg tonażu i narodowości

1930	1931	1932	1933	1934
1. Angielska	1. Angielska	1. Angielska	1. Angielska	1. Angielska
2. Niemiecka	2. Niemiecka	2. Niemiecka	2. Niemiecka	2. Niemiecka
3. Holender.	3. Francuska	3. Francuska	3. Francuska	3. Francuska
4. Francuska	4. Holender.	4. Norweska	4. Norweska	4. Norweska
5. Belgijska	5. Belgijska	5. Holender.	5. Holender.	5. Holender.
6. Norweska	6. Norweska	6. Belgijska	6. Belgijska	6. Belgijska

Praca portu w Gandawie

A. Obrót towarowy

Rok	Wyładowano ton	Załadowano ton	Obrót ogólny ton
1929	5.918.712	2.777.609	8.696.321
1930	6.879.209	3.060.758	9.939.967 r. rek.
1931	5.249.246	3.287.026	8.536.272
1932	3.980.341	2.619.689	6.600.030
1933	3.768.259	2.101.741	5.870.000
1934	3.714.856	2.324.518	6.039.374
1935	3.512.887	2.307.767	5.820.396

B. Ruch okrętowy na wejściu

Rok	Okrętów	Ton	Przeciętna 1 okrętu ton
1929	2.882	2.934.449	1.015
1930	2.761	2.938.775	1.065
1931	2.540	2.573.813	1.013
1932	2.117	2.139.641	1.011
1933	1.785	1.960.374	1.098
1934	1.929	2.057.922	1.067
1935	1.755	1.928.118	1.099

Uwaga 1: Ruch śródlądowy 1934 r. wynosił 61.714 jednostek o 12.818.639 t/m.

Uwaga 2:

	1933 r.	1935 r.
1. miejsce bandera	angielska	1. angielska
2. ,, ,,	norweska	2. norweska
3. ,, ,,	niemiecka	3. niemiecka
4. ,, ,,	U. S. A.	4. sowiecka
8. ,, ,,	belgijska	5. belgijska

Bandera polska 6 okrętów — 6.092 ton.

Rybactwo Morskie. — Rybactwo morskie w Belgii stoi na bardzo wysokim poziomie, zarówno co do sprzętu zawodowego, jak i w zakresie organizacji zbytu ryb i przetworów rybnych.

Swój obecny poziom rybołówstwa morskiego zawdzięczają Flamandowie nie tylko wielowiekowej tradycji, ale również specjalnemu szkolnictwu rybackiemu, które jest otaczane troskliwą opieką tak ze strony czynników rządowych, jak również i społeczeństwa belgijskiego. W roku 1921 w 6 szkołach kształciło się teoretycznie i praktycznie 221 uczniów, w r. 1925 w 8 szkołach 377 uczniów, a w r. 1935 — 713.

Pokładowych kutrów motorowych i lugrów śledziowych w r. 1935 pływało pod banderą belgijską 445 z załogą, liczącą 2.022 ludzi, z tego 136 jednostek o mocy napędowej powyżej 100 H. P. każda. Największą flotyllę rybacką posiada, oczywiście, Ostenda, mając ogółem 235 jednostek, z tego 129 statków o silniejszych maszynach.

Flotylle rybackie belgijskie dokonywują również połowów dalekomorskich (Grande pêche) na wodach Morza Północnego, Atlantyku

Północnego aż do wybrzeży Islandii i Nowej Funlandii oraz na wysokościach Hiszpanii, Portugalii i Wysp Kanaryjskich.

Ryby są sprzedawane na aukcjach publicznych w halach i chłodniach rybnych, które są doskonale wyposażone pod względem technicznym. Tak np. wspaniała Hala i Chłodnia Rybna (minque) w Ostendzie posiada halę długości 336 m, szerokości 66 m, poza tym magazyny i zamrażalnie, a także własny Instytut Biologii Morskiej. Minque w porcie rybackim Zeebrugge ma wymiary 90 na 18 metrów.

Belgijskie statki rybołówcze dokonały w r. 1935 połowów i sprzedały w halach wybrzeża 39 milionów kg. ryb, wartości 103 milionów franków (około 19 i pół miliona złotych), z czego przypada na Ostendę 81 i pół miliona fr., na Zeebrugge 16 i ćwierć miliona fr. i Nieuport 3 i pół miliona fr. Poza tym część swych połowów rybacy sprzedawali za granicą, bądź też obracali na swe potrzeby. Roczne spożycie ryb morskich wynosi w Belgii 4 i pół do 5 kg na głowę ludności.

Połączenie Anglii z kontynentem europejskim przez porty belgijskie

Najbardziej znanym połączeniem z Anglią dla pasażerów ze wschodniej i środkowej Europy jest linia Douver—Ostenda, obsługiwana przez rządowe, pośpieszne statki belgijskie.

Statki, obsługujące to połączenie, są nowoczesne i bardzo szybkie. Tabor składa się z czterech turbinowych statków typu „Prince", autocarriera „London—Istanbul" i wreszcie jednego motorowca, tak więc:

1.	m/s „Prince Baudouin"	ok. 4.000 ton	— 16.000 H. P., szybk. 25,25 w.
2.	s/s „Prince Charles"	„ 3.000 „	— 24 węzły
3.	s/s „Prince Léopold"	„ 3.000 „	— 24 „
4.	s/s „Prinses Astrid"	„ 3.000 „	— 24 „
5.	s/s „Prinses Joséphine-Charlotte"	„ 3.000 „	— 24 „
6.	s/s „London—Istanbul"	„ 2.000 „	

Na linii tej zostały przewiezione:

w r. 1933 —	pasażerów	180.000,	aut 1.100
1934 —	„	270.000	„ 1.800
1935 —	„	435.000	„ 4.700

W sierpniu 1935 natężenie przewozu wyniosło 137.000 pasażerów. Rok 1936 wykazuje dalszy wzrost ruchu: pasażerów o 54,5% i aut o 128% (dane za 1-sze osiem miesięcy) w stosunku do r. 1935.

Od 30 lipca 1936 r. na linii rozpoczął swą regularną pracę transportowiec aut „London—Istanbul" turbinowiec trzyśrubowy o szybkości 24 w. (8.500 KM), zabierający 60 aut i 200 pasażerów.

Port w Zeebrugge przeżywa swą tragedię. Jest nią zamulanie portu. Port ten został w r. 1895 rozbudowany i molo specjalnie wysunięto w morze w celu stworzenia szybkiego połączenia dla statków pasażerskich. Reda w Zeebrugge, która początkowo miała przy molo na odcinku 300 metrów głębokość 8 metrów, miała uzyskać następnie 11,5 m na odcinku 450 m i 9,5 m na linii 375 metrów mola. Do momentu wybuchu wojny część głębokości redy przy molo wynosiła 7 i 8 metrów, a odcinek 600 m miał głębokość 6 m. W czasie działań wojennych 1914—1918 reda została zamulona i głębokość wynosiła w r. 1918 zaledwie 3—4 metry. Usilną pracą drag (od maja 1919 do października 1920 wyczerpano 3.700.000 m³ piasku) pod koniec roku 1920 port uzyskał głębokość 7 m przy molo na odcinku 650 m.

W następnych latach prace czerpalne nie były tak intensywnie prowadzone (konieczne wydobycie 3.300.000 m³ piasku rocznie) i port w Zeebrugge zamula się stopniowo. Obecnie głębokość maks. u wylotu mola wynosi 6 m, a głębokość maks. kanału morskiego do Brugge 5 m. Jest to głębokość niedostateczna i obecnie w Belgii prowadzi się ożywioną dyskusję dokoła tej sprawy.

Prócz ruchu okrętowego do i z Brugge, — Zeebrugge ma stałe połączenie z Harwich. Ostatnio stało się b. aktualne uruchomienie służby „ferryboats" na tej linii. Prasa belgijska i angielska żywo się zajmują tą sprawą. W ciągu pierwszych 8 miesięcy 1936 r. ruch okrętowy w Zeebrugge (odnosi się to także do obsługi portu w Brugge) wynosił na wejściu 1.218 statków o pojemności 1.281.103 ton brutto, a na wyjściu 1.212 statków o pojemności 1.271.818 t br. — Przeciętna pojemność tych statków ok. 1.050 ton — świadczy, że nie są to statki żeglugi przybrzeżnej lub rybackie, lecz ruchu pełnomorskiego.

MICHAŁ GODLEWSKI

KAPROWIE MACIEJA SIERPINKA

Król Zygmunt August, syn Włoszki, doskonale oceniał znaczenie posiadania i władania morzem. Przykładem dla niego był rozwój ekonomiczny i mocarstwowy Wenecji. Dlatego też Zygmunt August chciał „Wenecję Północy“ — Gdańsk jak najbardziej zespolić z Polską. By zapewnić Polsce władanie morzem przeprowadził on, na sejmie w Lublinie, unię ścisłą z Pomorzem, a poza tym począł wcielać w czyn politykę morską w wielkim stylu. Utwierdził on panowanie Polski na wybrzeżach Bałtyku, zajął Inflanty i rozszerzył zwierzchnictwo Polski nad Kurlandią.

Również doskonałym posunięciem Zygmunta Augusta było wydanie zamąż jego siostry Katarzyny, za brata króla szwedzkiego ks. Jana Finlandzkiego. Małżeństwem tym jednak Zygmunt August nie od razu pozyskał sobie Szwedów, którzy nadal przeciwstawiali się jego polityce bałtyckiej, rozpoczynając wkrótce wojnę z Polską przez zajęcie w roku 1561 Rewla.

Iwan Groźny począł również doceniać posiadanie dostępu do morza i zajął dogodny port inflancki Narwę, znajdujący się przy ujściu rzeki Wielikoj do zatoki Fińskiej.

W krótkim czasie Narwa stała się uczęszczanym portem, skupiającym całkowicie zamorski handel Rosji z państwami zachodnio-europejskimi. Do Narwy poczęły przybywać okręty naładowane materiałami wojennymi, jak prochem, siarką, ołowiem, działami oraz tkaninami, wódką, świecami, solą, naczyniami, zaopatrując się wzamian w surowce, jak budulec okrętowy, len, smołę, skóry, a przede wszystkim we futra. Drogą tą Moskwa nie tylko zaopatrywała się w materiały, ale też w inżynierów, majstrów oraz zagranicznych rzemieślników. Przede wszystkim droga ta szkodziła Polsce, pozbawiając ją tranzytu, a co za tym idzie, pośrednictwa handlowego, dotychczas kierowanego przez ziemie polskie. Gdy wreszcie wojska moskiewskie wkroczyły do Inflant, Zygmunt August zrozumiał, iż tylko miecz mocen będzie ten konflikt rozstrzygnąć. W poszukiwaniu sojuszników Zygmunt August porozumiał się z Danią, wy-

dając uprzednio Gdańskowi zakaz utrzymywania stosunków handlowych z Narwą. Zakaz ten, ze względów konkurencyjnych, przyjęty został przez Gdańszczan z zadowoleniem. Mimo odezwy cesarza Ferdynanda I, przeciwko dostawom do Narwy sprzętu wojennego, dostawy te odbywały się drogą przemytu morskiego, któremu Polska, w braku floty wojennej, nie była w stanie przeszkodzić.

Ani Gdańsk, ani Dania nie miały zamiaru użyczenia Polsce swej floty, toteż Zygmunt August rychło zorientował się, że na cudzą pomoc nie może liczyć. Pozostawały własne siły i Zygmunt August postanowił, w braku własnej floty, zastosować system kaperski. Kaperstwo było jakby prywatną flotą morską, działającą przeciw okrętom nieprzyjacielskim i tym, które trudnią się przewozem kontrabandy wojennej. Metodą tą posługiwały się uprzednio: Francja, Holandia, a zwłaszcza Anglia, która w wojnie królowej Elżbiety z Filipem II Hiszpańskim, przeważnie dzięki kaprom odnosiła zwycięstwa. Kaprowie angielscy, jak Karol Howard i Francis Drake są czczonymi do dziś dnia bohaterami, których czyny stały się podwaliną obecnej morskiej potęgi brytyjskiej. Kaprowie byli prywatnymi właścicielami okrętów, którzy na ochotnika zgłaszali się do rządów państw toczących z sobą wojnę i na swoje ryzyko, za cenę zdobyczy chwytali mniejsze okręty nieprzyjacielskie. W razie oporu, zazwyczaj niechętnie, statek kaperski zatapiał przeciwnika, woląc go wziąć tytułem łupu. Dokumentem, stwierdzającym, iż statek taki nie jest piracki, był wydawany przez króla patent królewski, czyli „list bestalunkowy", upoważniający do posługiwania się wojenną banderą danego kraju. Dziesiątą część łupów obowiązani byli kaprowie zdawać swemu państwu.

Twórcą ideologii kaperskiej na Bałtyku był „rycerz znamienity i ćwiczony tak na ziemi, jako i na morzu" Wacław Dunin Wąsowicz. On to pierwszy, jeszcze podczas wojny z zakonem inflanckim, w r. 1557 poddał królowi myśl stworzenia polskiego kaperstwa.

Dunin Wąsowicz nie był jedynie teoretykiem. Sam osobiście, jako „kaper królewski" dzielnie się spisywał u brzegów inflanckich, wojując „z wielką sławą i pożytkiem Jego Królewskiej Mości". W roku 1561 król Zygmunt podał „wszem do wiadomości" w Gdańsku i innych portowych miastach, iż potrzebuje doświadczonych, odważnych i zdecydowanych żeglarzy, właścicieli okrętów, którzyby w zamian za pewne przywileje i prawa do łupów objęli straże na szlakach nawigacyjnych do Narwy oraz Szwecji. Tytułem wynagrodzenia przyrzeczone było kaprom in spe, prawo zabierania okrętów i łupów z tym, że jedna dziesiąta zdobyczy przypadać miała w udziale królowi jegomości.

Freybiterów (Freibeuter — po niemiecku, speculator — po łacinie), czyli kaprów, nie zabrakło, a jednym z pierwszych, którzy pośpieszyli w zaciąg Rzeczypospolitej Polskiej, był Maciej Sierpinek [1]), gdańszczanin. Posiadał on handlowy okręt, na którym już odbył niejedną podróż zamorską. Był to bardzo doświadczony marynarz i nadzwyczaj odważny człowiek. W dniu 29 kwietnia 1561 roku król Zygmunt August nadał mu list bestalunkowy treści następującej:

,,Mając pewną wiadomość o istnieniu floty, mającej na celu zaopatrywanie naszego nieprzyjaciela w broń i jakkolwiek wielu zostało przez nas przestrzeżonych, aby wstrzymywali się od tego rodzaju żeglugi, mimo to dowiedzieliśmy się, że oni czynią to dalej, co nie tylko ziemiom naszym, ale i sąsiednim narodom może przynieść szkodę. Wobec tego, do wstrzymania i zamknięcia tej żeglugi i dla chwytania tych wszystkich rzeczy, które w ten sposób bywają dowożone, okręt ten oddaliśmy do służby morskiej Maciejowi Scharpingowi, obywatelowi naszemu z Gdańska, ażeby pilną zwracał uwagę na ową flotę, wstrzymywał i chwytał okręty, płynące do krajów nieprzyjacielskich, poza tym, aby nikomu siłą nie wyrządzał krzywdy albo szkody. Z tych względów żądamy od wszystkich, aby zezwalali temu okrętowi i jego dowódcy z bronią, załogą i wszystkimi jego przyborami żeglować wszędzie swobodnie i w którymkolwiek kierunku, zwróciłby się, aby mu nie wzbraniali wolnych przejazdów, schronisk, postojów i pobytów, aby wspomagali go żywnością i innymi potrzebami, a zarazem uważali za zwolnionego od wszelkich opłat".

Drugi ,,list przypowiedni" podpisał Zygmunt również 29. IV. 1561 r. Marcinowi Preus, następny Romanowi Seebald. Poza tym król wydał specjalne prawo dla kaprów, brzmiące następująco:

,,Nadto chcemy, żeby nikt nie ważył się jakichkolwiek rzeczy lub towarów w ten sposób zabranych przechowywać, albo pism, skrzyń, tobołów kupieckich tajemnie ukrywać, gdyż wszystkie tego rodzaju rzeczy mają być oddane do nas lub do urzędnika przez nas wyznaczonego, który mieć będzie pełne prawo i władzę do rozstrzygania czy słusznie i prawnie zostały zabrane. Co się tyczy podziału tych towarów, zastrzegamy sobie dziesiątą część wszystkich zabranych rzeczy i te mają być oddane naszemu skarbowi. Że wszystko wyżej wymienione wykona ściśle, stwierdzi przysięgą i od towarzyszy swoich podobną odbierze przysięgę. Wspierający to dzieło mogą nawzajem liczyć na naszą łaskę królewską".

---

[1]) Pisownia nazwiska u każdego z historyków, których dziełami się posługuję, jest zasadniczo odmienna. Prof. Czołowski pisze ,,Scharping", prof. Szelągowski ,,Spiring", a prof. Korzon ,,Sierpinek". Ja będę używał pisowni przyjętej przez tego ostatniego.

Wyposażeniem technicznym kaprów zajął się Jan Kostka z Stangenbergu, a władzą ich mianował król komisarzy: Jerzego Kleefelda, burgrabiego gdańskiego i Krzysztofa Konarskiego, szlachcica z Pomorza. Trzeba przyznać, że kaprowie nie byli elementem łatwym do utrzymania w karbach.

Jak zawsze, buńczuczna i bezczelna rada miejska w Gdańsku chciała dokuczyć Sierpinkowi, chcąc mu odjąć prawo obywatelstwa. Ostrzeżono jednak rajców gdańskich, iż takich sankcyj nie mają prawa stosować pod grzywną 10.000 zł. węgierskich.

Skoro tylko kaprowie otrzymali formalne dokumenty, natychmiast wzięli się do dzieła, obierając sobie, jako bazę operacyjną port gdański, który z upoważnienia królewskiego mogli wykorzystywać gwoli uznania. W gdańskich jedynie warsztatach okrętowych mogli oni swoje handlowe okręty przerobić, czyli dostosować do celów wojennych, wyekwipować i uzbroić. Statki kaperskie, były to zazwyczaj lekkie, małe dwumasztowce, tzw. pinki. Budowane były one według następującego wzoru, iż bak i rufa znajdowały się o wiele wyżej od pozostałych części pokładu, tworząc przedni i tylny kasztel. W kasztelach tych znajdowały się kajuty oraz działa. Kapitan takiego statku, będący jednocześnie i armatorem, miał szerokie pole do inicjatywy i samodzielności. Powodzenie wyprawy zależało od bystrości i szybkości działania takich kapitanów, których, jakbyśmy dziś go zwać powinni admirał, Sierpinek, tytułowany był tylko skromnie „starszym kapitanem". Załoga kaperskiej pinki, mogącej pomieścić od 40 do 50 ludzi, niejednokrotnie była różnonarodowa. Łączył ich jeden język niemiecki, w którym odbywały się komendy i wszelkie sprawy związane z urzędowaniem komisarzy królewskich.

Wobec tego, że większość kaprów była pochodzenia gdańskiego, nic dziwnego, że język niemiecki był dla nich mową najdostępniejszą, zwłaszcza obfitującą w słownictwo morskie. Kaprowie byli to z reguły awanturnicy, zdatni do wybitki i wypitki ludzie, nie mający nic do stracenia, natomiast dokumentnie obeznani ze służbą żeglarską i władaniem miecza oraz muszkietu i rusznicy. Sporo kaprów rekrutowało się również i z rybaków kaszubskich.

Zygmunt August, interesujący się luźno z nim związanymi kaprami, których łączność z Rzeczpospolitą znamionowały jedynie bandera, odsetki łupów i decyzje komisarzy odnośnie do pryzów, nazywał ich „strażnikami morza".

W marcu 1563 roku król zawezwał Sierpinka do Piotrkowa, gdzie po wysłuchaniu jego raportów, zgodził się powiększyć flotę kaperską, której dotychczasowa działalność, mimo sprzeciwów Anglii, Francji i Holandii była bardzo owocna.

Protesty tych państw, dostarczających broń do Narwy, były całkiem nieuzasadnione, a przyznać należy, iż sporo takich przemycających się okrętów przyłapał Sierpinek.

Wkrótce potem w kwietniu, kasztelan Jan Kostka, wystosował do Gdańszczan nowe wezwanie o powiększenie kadr kaperskich. Poza tym zażądał on od rady miejskiej przydzielenia minimum dziesięciu kaprów, stu pięćdziesięciu centnarów prochu działowego, pięćdziesiąt centnarów prochu do hakownic i zaliczenia królowi 10.000 talarów. Z tych wszystkich przedmiotów dał Gdańsk tylko sto centnarów prochu, mimo tego jednak wszystko rokowało pomyślny rozwój kaperstwa.

Jakimś dziwnym zrządzeniem losu, twórca myśli kaperskiej Wacław Dunin Wąsowicz zginął tragicznie i zdradziecko zasztyletowany w Wilnie przez biskupa Meklemburskiego Krzysztofa, wroga Polski. Mordercę, biskupa, eskortował Wąsowicz z zamku Dalen, spod Rygi, gdzie go wziął do niewoli. Kaperstwo tymczasem rozwijało się pomyślnie wskutek licznego dopływu ochotników. Spomiędzy drugiej „transzy" kaprów odznaczył się z punktu, bo już w maju 1563 roku, kaper Figenof, właściciel dwu okrętów „Gryfa" i „Lwa". Ujął on szwedzki okręt „Abraham", który z Gdańska chciał się przemycić do Szwecji. Oczywiście okręt, ówczesna „komisja pryzów", przyznała Figenofowi.

Tymczasem dyplomacja odniosła sukces, bo w październiku sfinalizowano w Szczecinie przymierze duńsko-polskie, a sprzymierzeńcy ustalili tereny i systemy wojny. Niestety nie pomogły żadne perswazje, by nakłonić Gdańszczan do dostarczenia sprzymierzonym floty i do zaangażowania się w wojnie.

Dzięki neutralnemu stanowisku Gdańska, pomoc Polski królowi Fryderykowi II nie mogła być wydajną. Kaprowie, mimo swej odwagi i przedsiębiorczości, byli jednak instytucją prywatną, nie mogącą równać się z flotą państwową. Zaciąg ich jednak powiększał się rokrocznie. Pod banderę Sierpinka zgłosili się wkrótce właściciele solidnych okrętów, Gdańszczanie: Marcin Bibrant, Genderich, Otto Nanynkes, Hans Nerker, Józef Heltbark, Jerzy Kerkhornet, Tomasz z Emden, Michał Starosta, Asmus Werkmeister, Jan Rotermundt. Ogółem w roku 1567 dowodzona przez Sierpinka flota kaperska, liczyła trzydzieści okrętów, której kapitanowie z dumą zaznaczali, iż są kaprami jego królewskiej mości. Rejsy kaperskie odbywały się we wszystkich kierunkach Bałtyku. Docierali oni do zatoki Fińskiej, pod Narwę i Rewel, pod wyspę Bornholm i Gotlandię i nawet Sztokholm.

Okres zimowy był dla kaprów terminem wypoczynku i sposobienia się do nowych wypraw wiosennych, kiedy to ruch na Bałtyku wracał

do normy. Taktyka ich wypraw była następująca. Udawali się oni na morze, jak pisze dr Czołowski w ten sposób:

,,Wyruszali na wyprawy w pojedynkę lub grupami po kilka okrętów, tworząc spółki, czyli tzw. ,,maszoperie". Krążyli przede wszystkim po uczęszczanych przez kupców szlakach morskich lub rozstawiali się na czatach na pewnej przestrzeni, śledząc okręty kupieckie, płynące do portów nieprzyjacielskich. Jedne z nich, otoczywszy niespodzianie dokoła, chwytali bez wielkiego trudu, najczęściej w nocy, inne dopiero po zaciętej walce, zwłaszcza jeżeli nie był to okręt samotnie płynący, ale cała grupa, złączona dla wspólnej obrony. A zdarzało się nieraz, że napad się nie udał, więc w pośpiesznej ucieczce trzeba było szukać własnego ocalenia. Pewnym bowiem było, że przeciwnik dla kapra nie ma litości, że uważa go za rozbójnika morskiego i traktuje jako takiego. W tym względzie taktyka kaprów wyrobiła sobie własne sposoby i fortele. Zwykle, zobaczywszy jakiś okręt, który budził podejrzenie, że wiezie kontrabandę, starali się przede wszystkim dopędzić go lub zastąpić mu drogę. Gdy to się udało, padało donośne z ich strony wezwanie: ,,Spuścić żagle!" (Segel sinken). Jeżeli dopadnięty okręt nie uczynił temu natychmiast zadość, lecz starał się wymknąć, strzałami z hakownic i armatek, których każdy okręt kaperski miał najmniej dwie, zmuszano opornych do posłuchu i wstrzymania dalszej jazdy. Aby stwierdzić, co zawiera ładunek, na pełnym morzu odbywano zaraz jego rewizję i przeglądano papiery. W razie stwierdzenia, że okręt przytrzymany nie zawiera nic wzbronionego i nie płynie w kierunku portów nieprzyjacielskich, puszczano go dalej. Gdy natomiast szczęście dopisało i stwierdzono, iż okręt schwytany wiezie kontrabandę, okręt taki ulegał zajęciu i bywał odprowadzany do portu Gdańskiego lub Puckiego. Tutaj komisja królewska rozpatrywała stan sprawy, ogłaszała konfiskatę okrętu i jego ładunku, a wyjątkowo zwracała go na powrót właścicielowi".

Okręty cudzoziemskie, wiozące dla Moskwy kontrabandę, chwytały się często podstępów dla uniknięcia konfiskaty. Jechały one oficjalnie do Gdańska, udając, że niby tam wwożą towar. Następnie z Gdańska wymykały się, skoro w pobliżu nie było widać okrętów kaperskich. Na tych fortelach przemytniczych poznali się ,,strażnicy morza", którzy w pobliżu Helu, zasłonięci brzegami, niejednokrotnie udane czynili zasadzki. Gdy taki okręt wymykał się z Gdańska, służącego mu krótkotrwałym azylem i brał kurs na wschód ku portom nieprzyjacielskim, wypływali nań kaprowie i doganiając na chyżych pinkach zagarniali w niewolę. Po wyprawach tych jednak niewiele pozostało śladów. Mało który z kaprów był piśmienny i przez to niewiele pamiętników i wspo-

mnień istnieje. Pamiętamy, o jednej z takich wypraw, dokonanej latem 1657 roku, której przebieg zasługuje na jakie takie odtworzenie i zacytowanie.

Trzej kaperscy kapitanowie, z których nazwiskami zapoznaliśmy się już powyżej, a mianowicie: Marcin Bibrant, Józef Heltbark i Jan Rotermundt, zmówili się, tworząc maszoperię i wypłynęli z portu Gdańskiego na morze, biorąc kurs na moskiewską Narwę. Nie byli oni jednak zdyscyplinowani i nikt nie wyznaczył im zawczasu dowódcy. Między sobą nie doszli do porozumienia, gdyż każdy chciał na wypadek zostania wodzem zastrzec sobie z tego tytułu jak największy udział w spodziewanych łupach. Z braku jednolitego dowództwa, postanowili oni rozłączyć się i operować każdy na własnym statku, według własnego uznania i widzimisię.

Zanim jednak, między niezgodnymi kaprami, doszło do rozdziału, dostrzegli oni niedaleko, wielką, bo aż składającą się z trzydziestu dwóch okrętów kupieckich flotę. Na masztach tej floty powiewały różnorodne flagi, co było dowodem, iż w skład jej wchodziły okręty rozmaitych państw. Dla zapewnienia sobie gromadnego bezpieczeństwa, złączyły się one w Narwie w jedną partię i sterowały ku zachodowi. Widok trzech tylko kaperskich okrętów dodał im śmiałości. Flota ta ruszyła na kaprów i zdawałoby się, że już z nimi zrobi koniec. Zjednoczone okręty najprzód zaatakowały okręt Rotermundta i omal nie wzięły do niewoli wszystkich kaprów, z których tylko sternik Nering wraz z ośmioma ludźmi zdołał wycofać się w czas na łodzi i pośpiesznie zbiec. Również nie mający nadziei zwycięstwa kapitan Heltbark opuścił swój statek na łodzi, uprzednio dziurawiąc dno w swym okręcie. Wraz z kapitanem Heltbarkiem do łodzi ratowniczej wsiadło trzydziestu siedmiu ludzi, bardzo ją przeciążając. Natomiast Bibrantowi poszczęściło się, gdyż wymknął się on bez walki i zmylił pościg dzięki zapadającemu już zmierzchowi. Koleżeński korsarz nie oddalił się zbytnio, lecz wróciwszy następnie po ludzi Heltbarka i łódź Neringa, odnalazł ich bez trudu. Wyratowanych zabrał na swój pokład. O wojowniczości i zaciętości kaprów świadczy fakt, iż mimo wycieńczenia, wskutek długiego przebywania w łodzi i początkowej depresji psychicznej, wywołanej opuszczeniem ich macierzystych okrętów, natychmiast poprawili się na duchu, skoro Bibrant dał im do zrozumienia, że nie zrezygnował z wyprawy. Wszyscy oni, podporządkowując się pod rozkazy Bibranta, którego załoga wzrosła w dwójnasób, czekali tylko okazji nowej bitki. Na okazję „potrzeby" długo Bibrant nie czekał, bo oto znów od strony Narwy pojawiła się trójka wrogich okrętów. Nie namyślając się długo, dzielny Bibrant rzucił się na nie i po krótkim ostrzelaniu zmusił do poddania, odstawiając je następnie

do portu w Pucku. Tam jednak chciwi kaprowie pokłócili się o prawa co do łupów, a kapitan Heltbark i sternik Nering pozwali Bibranta przed sąd komisarzy. Jednak orzeczenia sądu w tej sprawie nie dochowały się do dzisiejszych czasów.

Merkantylna neutralność Gdańska nie wychodziła temu miastu na dobre. Państwa zachodnio-europejskie, którym okręty połapali „Sierpińczycy", mieli o to pretensje do Gdańska, omijając go następnie. Wywoływało to niezadowolenie Gdańszczan, tracących dzięki temu stanowi rzeczy na handlu. Sierpinek, mając za sobą flotę i moralne oparcie o króla Zygmunta Augusta, nic sobie z niezadowolenia Gdańska nie robił, wywołując przez to jego rozgoryczenie i niechęć. Powodowało to skargi rady miasta Gdańska na samowolę, pijaństwa i grubsze bijatyki kaprów, kierowane na ręce króla. Jedna z takich skarg brzmiała:

„Kaprowie napadają na okręty także samo gdańskie, jak i wszelkie obce, które z pełnego morza wpływają do portu, albo z niego wypływają, nie rozróżniając przyjaciół od wrogów, winnych od niewinnych, wyrządzają im różne nie do zniesienia przykrości. Żeglarzom i ich statkom siłą odbierają przybory żeglarskie, rusznice, a zwłaszcza wszelką żywność, zdzierając z nich szaty i buty. Jeżeli następnie żeglarze upominają się zwrotu, wtrącają ich nie tylko do więzienia, lecz palce poddają torturom, aż krew tryśnie zza paznokci. Gwałty te są dobrze komisarzom znane, lecz oni ich nie słuchają i na wezwania się nie stawiają. Czyhając na łup, krążą ciągle koło Helu, chwytają obce okręty i trzymają przy sobie. W następstwie żeglarze z zajętych i do Gdańska zawleczonych okrętów udają się do ratusza i podnoszą krzyk, że ich obrabowano w wolnym porcie i wśród przyjaciół. Stąd ciągłe niepokoje i tumulty. Rada miejska i miasto narażone są wskutek tego na ciężkie wyrzuty, krzywdy i niebezpieczeństwa. Obcy grożą represaliami i majątkiem gdańskim chcą pokrywać swoje straty. Te niesłychane czyny ludzi nader zuchwałych grożą miastu największymi niebezpieczeństwami, tak teraz, jak i na przyszłość, nie tylko ze strony wszystkich sąsiadów i obcych, ale własnych obywateli, którzy z powodu tylu strat, poniesionych w handlu, są zmuszeni albo zaniechać żeglugi, która dla tego miasta jest kwestią życia i pozostawać w domu na zgubę swoją i swoich rodzin, albo, narażając się na niechybne niebezpieczeństwo, wyjechać na los szczęścia do obcych".

Skarga powyższa, aczkolwiek zawierająca nieco słuszności, powodowana była przede wszystkim tym, iż czaty kaperskie na morzu hamowały handel w Gdańsku. Po wysłuchaniu kilku, tak przebiegle wystylizowanych skarg, postanowił król Zygmunt, by, gwoli spokoju z Gdańskiem, kaprowie opuścili port tamtejszy i przenieśli się do Pucka. Nad nimi

władzę sprawować miał starosta pucki, a znany nam już kasztelan gdański Jan Kostka ze Stangenbergu. Jednocześnie prawie dekret królewski powołał do życia „Komisję Morską" pod przewodnictwem tegoż Jana Kostki. Członkami komisji zostali: Krzysztof Konarski, starosta jurgenborski, Kacper Geschkau, opat z Oliwy, Stefan i Jan Loyc, Andrzej Swarożyński, dworzanin królewski, Walenty Uberfeldt. Komisja ta poza swym zasadniczym celem istnienia, otrzymała władzę nad kaprami, otrzymując od tej chwili prawo ich sądzenia, decydowania o zdobyczy, podziale towarów skonfiskowanych. By uchronić Gdańszczan od samowoli kaprów, reskryptem z 15 lipca 1567 roku, zezwolił król radzie miejskiej do pociągania przed sąd ławniczy tych kaprów, którzy by dokonali jakichś przestępstw czy wykroczeń na terenie miasta Gdańska.

Stosownie do zarządzenia królewskiego, kaprowie opuścili Gdańsk i wprowadzili się do Pucka, miasteczka, zamieszkałego przeważnie przez rybaków, liczącego 159 domów mieszkalnych. Z chwilą przeniesienia do Pucka siedziby królewskiego kaperstwa, cicha ta mieścina przeistoczyła się w gwarny i pełen ruchu port wojenny, ogniskujący źródło wypraw przeciw żegludze szwedzkiej i narewskiej. Do portu gdańskiego wstępować mieli kaprowie jedynie w wypadku niebezpieczeństwa, spowodowanego burzą i uchodząc przed pościgiem. Trudno jednak było kaprom całkowicie zerwać z Gdańskiem. Posiadali tam rodziny, mogli się zaopatrywać w pierwszorzędny sprzęt żeglarski, a poza tym nikt inny, jak tylko kupcy gdańscy kupowali od nich towary, złupione podczas „wodnych chadzek". Z władyków, rządzących się po swojemu w porcie, stali się oni gośćmi Gdańska. Król Zygmunt świadom, iż defilowanie z zajętymi przez kaprów statkami, drażni Gdańszczan, żądał, by oni płynęli wprost do Pucka, nie zatrzymując się w przystani fortyfikacji Latarnia (obecnie Weichselmünde). Rada miejska jednak, wciąż buntowana na kaprów, żądała ich całkowitego zniesienia. Dla przeciwstawienia się kaprom otrzymała Latarnia wzmocniony garnizon autoramentu szkockiego, a jej komendant miał nie dopuszczać by jakikolwiek okręt kaperski śmiał wpłynąć do portu gdańskiego. Zabroniono również na terenie Gdańska naprawy okrętów, nabywania prowizyj, sprzedaży łupów.

Komisja Morska, przewidująca szkody dla państwa, z takiego ustosunkowania się Gdańska, co raz to pisała do króla zażalenia. Sytuacja stawała się naprężona, tak, jak nieraz w przeszłości miało to miejsce między Rzeczypospolitą, a Gdańskiem.

Dzień 18 czerwca 1568 roku był dniem, kiedy konflikt ten zamienił się w czynne wystąpienie. Uchodząc spod Rewla, z kilkoma swoimi okrętami, przed znacznie silniejszym admirałem szwedzkim Per Larssonem, Maciej Sierpinek, zaskoczony został na Bałtyku wielką burzą.

Dopłynięcie do Pucka było niemożliwe. Tu żywioły, tam Szwedzi, którzy już zdążyli przyłapać z flotylli tej parę okrętów.

Nie było innego ratunku, jak zarzucenie kotwic dla schronienia się, w porcie Gdańskim. Wracająca z odległej wodnej chadzki flotylla Sierpinka nie posiadała zapasów i kaprowie byli głodni. Dla zakupienia żywności wysłano kilku z nich w kierunku Gdańska. Tam przed bramami miasta, na ,,Królewskiej Drodze", natknęli się wydelegowani po prowiant na Kaszubów, jadących z żywnością do Gdańska. Na propozycje sprzedaży kur i jajek, chłopi postawili celowo cenę przewyższającą wszelkie możliwości sprzedażne. Wywołało to ożywiony spór, gestykulację, a co za tym idzie, bójkę, w czasie której kaprowie poranili nieszkodliwie kilku złośliwych chłopów i zabrali im parę kur, po czym wrócili na swe okręty.

Dowiedziawszy się o pochodzeniu kur, Sierpinek nakazał przyaresztować ich zdobywców do czasu rozpatrzenia tej sprawy przez sąd, wyłoniony z Komisji. Zajście to było dla rady miejskiej okazją znakomitą. Burmistrz Ferber polecił sprowadzić do Gdańska krewkich kaprów i tam oddać ich pod sąd. W tym celu wysłał on oddział piechoty i knechtów miejskich, którzy wpadli na okręty Sierpinka i poczęli szukać sprawców zrabowania kur. Kaprowie poczęli się bronić, a Sierpinek, który zawiadomił napastników, iż sprawcy są już zatrzymani, omal sam nie zginął i tylko dzięki ucieczce ocalał z życiem. Jedenastu uwięzionych zaprowadzono do miasta, polecając okrętom kaperskim odpłynięcie.

Energiczny protest komisarza morskiego, Jana Kostki, nie odniósł skutku i mimo, iż żądał on zwolnienia kaprów i oddania ich w myśl jurysdykcji królewskiej pod wspólny sąd, rada miejska stawiła ich przed sąd ławniczy, który nie dając oskarżonym obrony, skazał wszystkich na śmierć przez powieszenie. Przed wykonaniem wyroku, którego ofiarą padło dwóch 14-letnich chłopców, oprowadzono skazanych na urągowisko po mieście, dla większego despektu przybranych w wieńce róż.

25 czerwca 1568 r. powieszono kaprów, a następnie głowy ich po odrąbaniu przybito ,,gwoli przykładu i postrachu" na ,,Hohe Thor".

Rozzuchwalony Gdańsk co raz to występował przeciw rozporządzeniom królewskim, a zwłaszcza przeciwko szkodzącym mu, w handlu zamorskim kaprom.

Justus Zander, komendant Latarni, żądał od kaprów salutowania, legitymowania się, oraz okazywania ładunku. Zdarzyły się nawet wypadki ostrzeliwania z dział okrętów kaperskich. W innej okazji, kilka okrętów z królewską banderą zostało zasypanych pociskami, a nawet jeden, trafiony kulą działową poszedł na dno. Poza tym komendant Latarni zamykał, w uznanych przez niego godzinach, port gdański, co kolidowało z ustawami królewskimi. Podbechtany przez burmistrza

Ferbera, gdański motłoch napastował nawet rodziny kaperskie, a rada miejska skonfiskowała majątki kilku kaprom, za to, że przyjęli służbę u króla polskiego!

Zajścia te spowodowały srogie ukaranie szeregu Gdańszczan, poprzedzone wysłaniem tzw. Komisji Karnkowskiego. W owym czasie jednak kaperstwo polskie było znacznie osłabione. Już samo przeniesienie ich siedziby z doskonałego portu gdańskiego z ufortyfikowaną Latarnią do pełnej mielizn zatoki puckiej, przyczyniło się do osłabienia ich działalności. Flota szwedzka, po uporaniu się z flotą duńską, miała zapewnioną swobodę na Bałtyku i mogła wówczas swymi sześćdziesięcioma wielkimi okrętami, uzbrojonymi nieraz w sto siedemdziesiąt pięć dział, po osiemset ludzi załogi, zająć się kaprami, rewanżując się za ich uprzednie wyprawy aż po Sztokholm. Z zamiarem zaatakowania Pucka dziesięć okrętów szwedzkich krążyło wzdłuż brzegów pruskich i kurlandzkich. Zbliżyły się one nawet do Rozewia i pod Hel. Zamiar ten jednak spełzł na niczym na skutek zdrady jednego ze szwedzkich kapitanów, Gdańszczanina, który zbiegł ze swym okrętem.

Wiosną 1568 roku flota kaperska, licząca dwanaście okrętów, zapuściła się aż po Rewel, udaremniając w ten sposób żeglugę do Narwy. Dla jej przywrócenia popłynął szwedzki admirał Larsson i zaatakował słabszych technicznie i liczbowo kaprów, rozbijając ich. Za uciekającymi zapuścił się Larsson aż na Hel, gdzie wysadził desant, rabując miasteczko. Kaprowie zdołali schronić się ze swymi okrętami za Latarnię.

Polityka jednak uchroniła kaprów od doszczętnej zagłady z rąk szwedzkich. W Szwecji bowiem nastąpił przewrót i na tron wstąpił przyjazny Polsce Jan Finlandzki, szwagier Zygmunta Augusta, dzięki czemu stosunki polsko-szwedzkie uległy biegunowej przemianie, a flota szwedzka odpłynęła z wybrzeży polskich. Flota kaperska otrzymała wówczas rozkaz odpłynięcia pod Narwę. Duńczycy jednak, dotychczasowi sojusznicy Polski, bardzo się pokojem ze Szwecją zagniewali i oficjalnie stanęli po stronie Iwana IV.

Wkrótce kaprowie przekonali się, że duńskie okręty poczęły przewozić do Narwy przemyt, a król Danii Fryderyk II ogłosił, iż każdy okręt z banderą króla polskiego uważać będzie za piracki.

Wreszcie Zygmunt August odwołał dekret, dotyczący ulokowania kaprów w Pucku i z powrotem zezwolił im na pobyt w Gdańsku. Nie pomogło to jednak, gdyż przemyt do Narwy, popierany przez zachodnie państwa europejskie, wzmagał się coraz bardziej, a kaprowie polscy, zbyt liczebnie słabi, nie byli w stanie mu się obecnie przeciwstawić. Iwan IV, nauczony przykładem polskim, też począł formować swoje kaperstwo, rekrutując go z żeglarzy estońskich.

Do zadania klęski kaprom polskim przyczynił się głównie duński admirał Sylwester Franck, który w lipcu 1569 roku niespodzianie napadł na dziewięć polskich okrętów kaperskich. Zadawszy ciężkie straty kaprom, admirał Franck zajął wszystkie dziewięć okrętów, po czym odstawił je do Kopenhagi, gdzie potraktowanych po piracku kaprów polskich ścięto publicznie. Wkrótce w lutym 1570 roku Zygmunt August zniósł zakaz przerwanego przez cały czas „Siedmioletniej Wojny Północnej" handlu Gdańska ze Szwecją. Ucieszyło to wielce Gdańszczan, lecz przeszkodzili im w tym kaprowie Iwana IV, którzy wkrótce przychwycili czternaście gdańskich okrętów, wracających z Sundu. Gdańsk po niewczasie zrozumiał potrzebę posiadania floty wojennej przez Polskę i wykosztował się na wyekwipowanie i uzbrojenie jednej pinki oraz trzech większych okrętów, po czym dla ochrony własnej floty handlowej wysłał je na morze. I z tymi okrętami „załatwił się" admirał Franck bardzo szybko. Zaatakował je niespodzianie, zdobył, po czym odstawił do stolicy swego kraju — Kopenhagi.

By zyskać na zmniejszeniu odległości wobec Narwy, król Zygmunt miał zamiar przenieść siedzibę kaperską do Parnawy na Inflantach. Projekt ten nie został zrealizowany, gdyż kaprowie nie mieli zbytniej ochoty opuszczenia swych dotychczasowych siedzib.

W lipcu 1571 roku zatarg między Danią a Polską doszedł do szczytu. W dniu tym admirał Franck podpłynął pod Hel z flotą liczącą osiem okrętów. Na wstępie Franck zatopił dwa statki kaperskie, po czym wpłynął do zatoki, a nawet, do samego portu puckiego, gdzie było zakotwiczonych trzynaście okrętów kaperskich, oraz pięć, pochodzących ze zdobyczy. Po gorącej utarczce, wszystkie okręty z załogą, która nie zdołała zbiec na ląd, zostały zdobyte i odstawione do Kopenhagi, gdzie ścięto dwudziestu ośmiu kaprów. Trzeba przyznać, że wyprawa admirała Francka była niebywała i śmiała.

Nie poprzestał on na tym, gdyż w miesiąc później postanowił adm. Franck zniszczyć te statki kaperskie, które podczas jego pierwszego ataku na Puck były na morzu.

Wiadomość ta jednak dotarła do Pucka zawczasu i kaprowie zdołali się schronić do portu gdańskiego pod osłonę dział z Latarni. Admirał Franck nie zrezygnował, ale rozpoczął dwutygodniową blokadę Gdańska, żądając wydania kaprów. Gdańsk może by i to zrobił, ale pamięć niedawnych represyj ze strony Polski była zbyt świeża, wobec czego żądanie duńskiego admirała nie zostało wykonane i flota odpłynęła, zabierając po drodze parę okrętów gdańskich.

W tym to roku Gdańsk utracił trzydzieści cztery okręty handlowe, boleśnie odczuwając brak floty wojennej, której budowania niedawno był Polsce odmówił.

Przeniesienie się kaprów z nieufortyfikowanego Pucka do Gdańska, skąd poczęli oni w dalszym ciągu wyruszać na wyprawy, wywołało nowe niezadowolenia. Zygmunt August musiał wystosować pisma do króla Danii, w których dokładnie rozróżniczkowywał, że kaperstwo nie jest bynajmniej związane z Gdańskiem i że ten żadnej zwierzchności nad nim nie posiada. O klęsce lipcowej wyraził się Zygmunt August „iż była ona zniszczeniem jego floty freybiterskiej".

Pozostałym kaprom, zakazem, wydanym dnia 11 lutego 1572 roku, zabronił on występowania czynnego. Krok ten miał na celu łagodzenie stosunków z królem duńskim, Fryderykiem II, którego brat Magnus ożenił się z księżniczką moskiewską.

Unieruchomienie w porcie gdańskim kaprów bardzo ich denerwowało. Po śmierci (w r. 1572) Zygmunta Augusta, nie mogli oni trwać w bezczynności i wymogli na kapitanacie portowym ich zwolnienie i powrót do Pucka, na co Gdańsk chętnie przystał.

Z Pucka, mimo zakazu uprawiania korsarstwa, poczęli dokonywać wypraw, nie tyle mając na myśli interesy Rzeczypospolitej, co zaspokojenie własnych interesów pieniężnych.

Wywołało to ten skutek, że na kaprów poczęły napadać okręty, już nie tylko duńskie i moskiewskie, ale szwedzkie i lubeckie. Nawet flotylla angielska złapała kilka okrętów kaperskich, a załogę ich wydała w Narwie Moskalom, którzy siedemdziesięciu z nich powiesili.

Flotyllę Munkebekena, drugiego słynnego kapra polskiego, złapały okręty gdańskie, a jego samego i dwóch spomiędzy współtowarzyszy skazano na ścięcie. Wyrok wykonano w kwietniu 1572 roku.

Resztki kaprów zdradziecko napadła flota duńska. Miało to miejsce podczas eskortowania do Francji posła francuskiego Lansaca i Krzyckiego, załatwiających sprawę obsadzenia na tronie polskim Henryka Walezego.

Podczas przejazdu przez Sund, na okręt poselski, oraz kaprów, napadli Duńczycy i wzięli wszystkich do niewoli. Posłów po dłuższych staraniach zwolniono z więzień, natomiast eskortujących ich kaprów ścięto. Tak zakończyły się wojny kaperskie. Niedobitki wróciły do dawnych swych zawodów, handlu morskiego i rybactwa.

Kaprowie przeszli do legendy. Dzięki nim tylko, po raz pierwszy Polska pokazała światu, że uważa Bałtyk, przylegający do jej brzegów, za swoje morze i że w związku z tym pragnie uprawiać politykę niezależną,

morską, oraz dysponować własną marynarką wojenną. Tej to właśnie marynarki wojennej zawiązkiem byli dzielni kaprowie i ich pierwszy admirał Maciej Sierpinek.

Źródła: „Marynarka w Polsce", dr Aleksander Czołowski. Wyd. im. Ossolińskich, r. 1922.
„Walka o Bałtyk", prof. Adam Szelągowski. Wyd. Księgarni Polskiej, r. 1904.
„Walka o Pomorze", prof. Wacław Sobieski. Wyd. Świętego Wojciecha, r. 1928.
„Dzieje wojen i wojskowości w Polsce", prof. Tadeusz Korzon. Wyd. im. Ossolińskich, r. 1923.
„Komisja Morska Zygmunta Augusta", dr St. Bodniak. Wyd. Gdańsk, r. 1931.

Z. M.

10 LUTEGO 1920 R.

Głosy prasy z r. 1920 w związku z dojściem Wojsk Polskich do wybrzeża Bałtyku.

Kurjer Warszawski z dn. 10 lutego 1920 r. Nr 41

Wychodzimy na morze. Odzyskujemy najkardynalniejszy, najistotniejszy, najpewniejszy i najnieodzowniejszy warunek rozwoju państwowego. Stajemy w rzędzie narodów, które tylko dzięki morzu zakwitły kulturalnie, umocniły się państwowo. Powracamy ku prastarej linii rozwojowej, ciągnącej nas wzdłuż Wisły ku Bałtykowi. Dopiero teraz rozumiemy, że nawiązuje się naprawdę zasadnicza nić dziejowa.

Upłynie jeszcze sporo wody w Wiśle, zanim cała społeczność polska pojmie olbrzymią doniosłość dziejową, spoczywającą w fakcie naszego odzyskania oddechu na morze. Ale światły żywioł wytwórców, nie wątpimy, zdaje już sobie z niego sprawę. Polska rolnicza i szlachecka, kolonizatorska i wojownicza, zagrożona hordami wschodnimi i obarczona misją „przedmurza", mogła lekceważyć tę geograficzną podstawę rozwoju narodowego. Ale dziś żyjemy w epoce wielkich problematów ekonomicznych. Dziś mamy już rodzimy żywioł przemysłowy i mieszczański, umiejący ująć zasadnicze warunki dobrobytu ekonomicznego, dziś rolnik polski inaczej patrzy na rozwój handlu.

Przyjdzie więc niezadługo czas, kiedy najodleglejsze nawet od Bałtyku kąty polskie zrozumieją, że tam jest płuco narodowe, kiedy polityka morska stanie się okiem w głowie najszerszego ogółu patriotycznego, kiedy morze nie będzie identyfikowane z wilegiaturą sopocką i gdyńską, lecz z najbardziej podstawowym warunkiem funkcyj koniecznych a niezmiernie żywotnych narodu.

Energia gospodarcza i przezorność polityczna ma się już na czym oprzeć. Cuda można utworzyć, jeśli tylko naród zrozumie, o jak rozległe, jak potężne, jak głęboko historyczne, jak rozstrzygające zagadnienie tu idzie.

Zrobić z Polaków naród żeglarzy, duchów przedsiębiorczych, energii szeroko tryskającej na cały świat — rzecz to przetrudna, cel to oddalony i dziś nadto jeszcze zuchwały. Ale związać posiadanie wybrzeża nadbałtyckiego z najdroższym interesem narodowym można, bo naród ma zdrowy instynkt, bo rodzima historia przemawia do niego wymownie, bo wiszące niebezpieczeństwa sąsiedzkie budzą jego czujność. Niechże tedy wiekopomny dzień dzisiejszy wyryje się głęboko w sercach niewielkiego pokolenia, patrzącego na olbrzymie zdarzenia.

B. K.

Stało się według słów i marzeń naszych. Wracamy do naszego dziedzictwa, wbijamy na nowo słup swojego panowania w szare fale Bałtyku, rozpoczynamy nowe życie. Doniosłość tej chwili rozumie cały naród. Ze wszystkich stron Polski, z najdalszych krańców naszej ojczyzny płyną głosy radości. A niesie je ku morzu wartki nurt Wisły, która od ziemi śląskiej wstęgę swoją rozwija i, opasując nią Kraków, Warszawę i Toruń, przyrodzonym ujściem swoim spływa do Bałtyku.

Nie w naszych rękach jest to ujście. Stoi nad nim jeszcze straż obca. Ale nasze jest morze, z którego głębin dobywa się pieśń nadziei i wiary w jutro. Nasz jest Puck i nasz jest ten skrawek wybrzeża, na którym stajemy dzisiaj twardą i mocną stopą.

Żołnierz polski, który tam zaniósł biało-czerwoną chorągiew polską — znak panowania narodu — pierwszy skła-

da dzisiaj w imieniu narodu śluby, nieogarniętym wzrokiem przestrzeniom wodnym. Za nim pójdzie sługa i pracownik morza — marynarz polski. A jego hart, jego wysiłek, jego ofiara i poświęcenia dadzą nam dopiero prawdziwe władztwo nad morzem i w ślad za tym idące władztwo na morzu.

Zd. Dębicki.

Dziennik Powszechny — Warszawa z 11 lutego 1920 r. Nr 40.

Wprawdzie monarchowie nasi rozumieli, zwłaszcza Zygmunt August i Władysław IV, czym jest morze dla każdego organizmu państwowego, wprawdzie bandera nasza unosiła się nie raz nad falami, lecz nigdy nie umieliśmy naprawdę „wypłynąć na szersze wody". Nasza polityka wodna była i pozostała polityką Wisły, po której bogactwa nasze płynęły na morze i za morze, po której uchodziła z kraju nie tylko pszenica, ale i drzewo naszych lasów, aby służyć do budowania okrętów innym narodom. Władaliśmy „od morza do morza", ale to w jaknajdosłowniejszym znaczeniu, bo władztwo nasze stawało bezradne na brzegu wód, które powinny były poprowadzić nas na bezgranicza oceanu, w świat wielkiej polityki handlowej, gdzie rodziły się i padały imperia kolonialne, gdzie kształtowała się w zaczątkach wymiana międzynarodowa produktów, gdzie urabiały się wielkie wartości mocarstwowe. To wszystko zaniedbaliśmy i cokolwiek można by przytoczyć na nasze usprawiedliwienie, będzie tylko słabym argumentem w stosunku do oczywistości szkodliwego faktu. Niechże razem z żołnierzem leci nad Bałtyk myśl twórcza polska, wzbogacona doświadczeniem wieków i ukształtowana mękami niewoli. Cząstkę tylko oddano nam z tego, do czego mieliśmy prawo. Nasze władztwo wybrzeża wraca do narodu okaleczone. Ale przy wytężonej pracy zdołamy wykorzystać i te ograniczone narazie możliwości, jakie nam się otwierają. Byc może, iż nie wszyscy z pośród nas doczekają tej chwili, kiedy bandera polska będzie na morzach częstym gościem, choćby tak częstym, jak żagiel hiszpański lub duński. Jeżeli jednak następcy nasi mają kiedyś mówić o polskiej flocie handlowej, jako o czynniku nie obojętnym, jeżeli handel nasz ma urosnąć w taką siłą, jakiej potrzebuje nasza równowaga społeczna wewnątrz kraju, a jaka potrzebna jest naszemu rozwojowi ekonomicznemu, to dzisiaj już musimy wytężyć wzrok ku Bałtykowi i powtórzyć maksymę naszego pokonanego wroga, że i nasza przyszłość „leży na wodzie". Wśród zadań państwowych, jakie spadły nam na barki, morza zaniedbywać nam nie wolno. Musi się znaleźć wolna chwila i to niejedna dla polityki morskiej, musi znaleźć się energia i kapitał na tę przedsiębiorczość, bez której byliśmy gospodarczymi kalekami i nadal byśmy nimi zostali

Tygodnik Ilustrowany — Warszawa z 28 lutego 1920 r. Nr 9

Gdybyśmy byli więcej i stale interesowali się morzem, nie bylibyśmy dopuścili do powstania i rozwinięcia się na jego brzegach potęgi pruskiej, ani do zagarnięcia nad nim panowania przez Piotra Wielkiego, ani do pozostawania na specjalnych przywilejach butnego miasta Gdańska, bogacącego się zyskami z naszego handlu zamorskiego.

To też z chwilą osiągnięcia przez nas naszego najśmielszego postulatu politycznego, tj. dostępu do morza, przybywa nam jeszcze jeden obowiązek, wypływający z odzyskanej przez nas niepodległości, a jest nim umiejętność wyzyskania osiągniętego dostępu do morza.

To, co ma być dla nas złotonośnym źródłem naszego rozkwitu ekonomicznego, trzeba wyposażyć i zabezpieczyć.

Wyposażyć przez włożenie odpowiednich kapitałów zakładowych w nabycie

statków handlowych i urządzenie portu, a zabezpieczyć przez stworzenie floty wojennej.

Zabezpieczyć musimy nasze wybrzeże i nasz handel zamorski przez odpowiednie ufortyfikowanie wybrzeża i stworzenie silnej floty wojennej.

Z potrzeby posiadania przez nas floty handlowej zdajemy sobie dokładnie sprawę.

Potrzeba jednak floty wojennej, silnej stanie się dla nas zrozumiałą dopiero wtedy, gdy nasza żegluga handlowa zacznie się rozwijać. Wówczas jednak, gdy dalszy jej rozwój, a nawet i byt będzie zagrożony przez brak floty wojennej, stwarzać ją będzie już za późno.

Stając się teraz przez rozszerzenie naszych granic nad brzeg morski narodem równorzędnym z innymi pod względem otwarcia dla nas wolnego przystępu do wszystkich mórz i portów całego świata, powinniśmy uświadomić sobie znaczenie morskiej siły zbrojnej.

Zważywszy te wszystkie powody, oraz nie chcąc powtarzać błędów naszej przeszłości, które wydarły nam to dziś odzyskane morze, a nawet przyprawiły nas w znacznym stopniu o upadek polityczny, widzimy koniecznoć posiadania przez nas silnej floty wojennej.

A powstać ona może, gdy stworzenie jej stanie się wolą i dążeniem głęboko przekonanego o jej potrzebie narodu.

A gdy się to stanie, z wiarą ufać możemy w swe siły i wierzyć, że odzyskana rubież Chrobrego nie będzie nam już nigdy wydarta, że nad morzem polskim po wieczne czasy panować będzie: ORZEŁ BIAŁY.

Gazeta Poranna — Warszawa
z 13 lutego 1920 r. Nr 43

Polska bandera wojenna nie załopotała nad falą Bałtyku, aż teraz zbliża się chwila, gdy swobodnie zatrzepocze ona na masztach statków polskich. Załogi, a raczej kadry załogi posiadamy, idzie tylko o okręty. Musimy mieć własne warsztaty i stocznie, własną produkcję statków handlowych, a co ważniejsza — wojennych. Pierwszych może nam częściowo dostarczać Gdańsk, drugie budować musimy w rządowych zakładach, których miejsce, wraz z portem, w starym gnieździe naszej floty bojowej — w Pucku.

Rozszumi się polska bandera nad siwą falą Bałtyku, pomkną po chybkiej fali smukłe, groźne torpedowce, zaciężą na niej stalowe kolosy pływających fortów pancerników i krążowników i przypomni sobie prastary nurt morski, że dźwigał już niegdyś polskie statki, że drżał od poryku polskich dział i świadkiem był odwagi marynarza polskiego.

Przypomni i spojrzy, zali wnuki godne praojców. (Emwer).

Dziennik Poznański — Poznań
z 12 lutego 1920 r. Nr 34

Po długim nareszcie czekaniu stają polskie znaki na piaskach wybrzeżu bałtyckiego.

Więc witaj nam Polskie Morze, które przemoc nam przed 150-ciu laty wydarła. A tyś pozostało wierne Ojczyźnie przez cały ten okres panowania obcych, wierne wraz z zamieszkującym twe brzegi dzielnym polskim ludem kaszubskim. Praojcowie nasi zapominali o morzu polskim. To, w czym widziały inne państwa pierwszy warunek swego bytu i rozkwitu, miała nam zastąpić ekspansja nasza na wschód, przez cudowne zresztą łączenie się z nami ziem litewskich i białoruskich. A mieliśmy wszystkie dane po temu, ażeby ugruntować naszą potęgę na morzu przez stworzenie silnej floty wojennej, odpowiadającej ówczesnej potędze państwa.

Gdybyśmy się byli więcej i na stałe interesowali morzem, nie bylibyśmy dopuścili do powstania i rozwinięcia się

na jego brzegach potęgi pruskiej, ani do zagarnięcia na nim panowania przez Piotra Wielkiego.

Czas — Kraków z 9 lutego 1920 r. Nr 36 i 37

Po przerwie trwającej blisko 150 lat, flaga polska zostanie na nowo podniesiona nad brzegami Bałtyku. Jest to wydarzenie tak doniosłe dla odradzającego się państwa, że przemawia bezpośrednio do serc i wyobraźni całego narodu i budzi w Polsce zupełnie naturalne uczucie dumy, radości i otuchy.

Przede wszystkim uzyskujemy dostęp do wolnego morza, do portu, który wyjątkowo i na krótko zamarza, i posiada wszystkie warunki szerokiego i prędkiego rozwoju. Odtąd przestajemy być zależni w naszych wymianach handlowych od Niemiec, a choć przeważna część ruchu handlowego z zachodem odbywać się będzie i nadal drogą lądową, nie potrzebujemy już się obawiać nagłego przecięcia połączeń zagranicznych, czy to przez zamknięcie ruchu kolejowego, czy za pomocą sztucznego podwyższenia taryf. Teraz dopiero możemy swobodnie uregulować nasz eksport, którego bardzo znaczna część, mianowicie drzewo, prawie nie znosi cen lądowego transportu, a bezpośrednie połączenie morzem z Ameryką da nam możność przełamania dotychczasowego monopolu Niemiec w dostarczaniu nam maszyn. W ogóle swobodę handlową daje wyłącznie wolny dostęp do morza, i państwo, które go nie posiada, będzie zawsze zawisłe od dobrej woli swoich sąsiadów. Nawet więc ten wąski skrawek morza, który nam przyznano, jest nabytkiem niesłychanie cennym dla naszej przyszłości politycznej i gospodarczej.

Społeczeństwo nasze jest społeczeństwem lądowym i zrozumienia dla kwestii morza nie ma. Nie okazało go w ciągu swojej historii, okazawszy w decydujących chwilach lekceważenie dla oparcia się naprawdę o Gdańsk czy Kłajpedę, o dotarcie do Akermanu, czy odeskich limanów, o zapanowanie nad ujściem Wisły i Niemna, Dniepru i Dniestru. Społeczeństwo to trzeba dopiero wychować w kulcie dla morza i dla tkwiącej w nim narodowej potęgi. Trzeba dopiero wpoić w młode pokolenie zamiłowanie do zajęć żeglarskich, pokochanie okrętu, wiosła i żagla. W naszym — w tych sprawach tak mało fachowym rządzie — trzeba wytworzyć jak najgłębsze zrozumienie spraw obcego nam dotąd świata, świata oceanu, świata międzynarodowych portów, egzotycznych lądów i kolonij, wielkich linij przewozowych, wielkich interesów, ścierających się ze sobą na obu półkulach ziemi. Ileż to wielkich zadań, ileż trudności do pokonania otwiera się przed nami, z chwilą wbicia pierwszego słupa w polskie wybrzeże morskie.

Ilustrowany Kuryer Codzienny — Kraków z 9 lutego 1920 r. Nr 39

Uzyskaliśmy jednak wiele, tak wiele, że możemy z pełnej wdzięczności piersi wtórować „Te Deum laudamus", które dzisiaj rozdzwoni się w katedrze Wawelskiej na znak, że starodawna stolica Polski wita radośnie dokonane zrośnięcie się najcenniejszych ziem zachodnich z Ojczyzną i śle nurtami Wisły pozdrowienie Bałtykowi.

Wąski jest skrawek wybrzeża morskiego, na którym orzeł biały swoje gniazdo założy. Ale na tym skrawku zbudujemy warownię polską, której bronić będziemy do ostatniego tchu. Dziś nie popełnimy już tych strasznych błędów, jakiemiśmy grzeszyli w XV, XVI i XVII wieku; dziś rozumiemy wszyscy znaczenie morza dla państwa — i gdy jutro lub pojutrze od Tczewa, Starogardu i Kościerzyna wojska polskie wszystkimi drogami poczną postępować ku Bałtykowi, za nimi pójdzie cała Polska.

I gdy koło Pucka ułani nasi wjadą w fale morskie, aby w imieniu Rzeczypospolitej wziąć je symbolicznie w posiadanie, za nimi stanie murem, skałą — Polska.

I pozostanie już tam na wybrzeżu po wieczne czasy. Tak nam dopomóż Bóg !

Głos Narodu — Kraków z 9 lutego 1920 r. Nr 36

Pozbawiając przestępców „dobrodziejstwa wody i ognia", starożytni dawali wyraz żywiołowej potrzebie ludzkości, która bez tych dwu elementów staje się szkieletem bez życia. Czym woda dla jednostki, tym morze dla państwa. Przeogromna tęsknota do poszumu fal morskich dobywała już ongi, w starożytności, z zapiekłych skwarem ust rycerskich głos, notowany skrzętnie w dziejach, pełen niepohamowanego szczęścia: „Thalassa, thalassa". Jak daleko sięga pamięć ludzka, przez skostniałe ze starości członki świata, przez zmurszałe karty historii przewija się głód morskiego wybrzeża, wielki, potężny, żądny gwałtownego zaspokojenia, jak wiekuiste wołanie z piwnicznej izby o skrawek błękitu, jak rzeczywisty głód ciała.

Dzisiaj przeto, kiedy Kraków, nasz stary gród królewski, obchodzi wielkie święto powrotu do brzegów morza, kiedy wojsko polskie wdycha już pełną piersią orzeźwiającą woń fali morskiej, po raz pierwszy po długich latach letargu, wznosimy w niebo radosny okrzyk zaspokojonego głodu: „Thalassa, thalassa".

Nowa Reforma — Kraków z 9 lutego 1920 r. Nr 36

Chłop polski, skoro tylko zniesiono pańszczyznę, poczuwszy wolność, postanowił jej zakosztować i począł tysiącami wędrować za morze. Daremnie opłakiwano jego „niedolę" za morzami. Chłop posmakował w morzu i dlatego stał się pionierem szerokiego rozmachu, który chce cały świat sobie otworzyć dla wydobycia pełni energii narodowej. Dopiero dzisiaj widzimy, jak wysoką wartość miał ten pęd chłopa ku morzu.

Zrządzeniem opatrzności zdobywamy dzisiaj dostęp do morza, do Bałtyku. Obchodzimy wielkie, radosne święto zjednoczenia Pomorza z Macierzą, które wstrząsa nas do głębi, bo nawiązuje do najdawniejszych tradycyj narodowych. Przypomina dawne, zapomniane klechdy i podania. Uczy rozumieć prapolski kult Wandy, bogini wód, jej śmierć przez Niemca, co wskutek zaniedbania naszego odciął nas od morza. Nasuwa na pamięć zatopiony gród Winety, niejako symbol naszych grodów nadmorskich.

Wprawdzie Bałtyk — to raczej jezioro, niż morze — bo zamknięty wąskimi cieśninami, strzeżonymi przez obcych, ale mimo to, jest to już oko na świat, droga bezpośrednia na oceany. Nie dające się przewidzieć możliwości stoją przed nami otworem. Możnaby snuć na ten temat najosobliwsze prorokowania, tym więcej, że niema już dzisiaj w Polsce nikogo, ktoby chciał powstrzymywać prężność energii narodowej, przykuć ją do roli, zagwoździć otwarte na świat okno. Z wyzwoleniem i zjednoczeniem Polski padły raz na zawsze szkodliwe przesądy i uprzedzenia.

Naprzód — Kraków z 9 lutego Nr 35

Pojutrze wojska polskie, zajmujące nasze kresy zachodnie, dotrą do ostatniego krańca tej wyprawy rewindykacyjnej — dotrą do morza... Morze — ten okrzyk brzmi dla ucha polskiego, jak dla utrudzonego śmiertelnie żeglarza — magiczne słowo: ląd. Malutki zrąb brzegu nam przyznano; zakwestionowano nam tylowiekową Polski nad Bałtykiem składnicę — Gdańsk: uczyniono pod mianem autonomii jakiegoś eunu-

cha z portu, w którym upust znajdować winna z całego kraju płynąca energia. Tak dalece jednak naród bez morza jest skrępowany, jakby w zaduchu zamknięty, że ze szczególną radością tę chwilę odzyskania morza święcić musimy i za szczególne szczęście poczytywać, że nawale niemieckiej, która szeroko pomorskie rozłogi zgermanizowała, oparł się — i wytrwał, jako ostatni posterunek, biedny rybak kaszubski.

Gazeta Lwowska — Lwów

z 11 lutego 1920 r. Nr 33

Kłaniamy ci się, morze, które jesteś naszym znowu. Na falach Wisły toczyła się ku tobie od chwil swych najpierwszych historia Polski. Tu Chrobry już i Krzywousty rozwijali jej zwycięskie sztandary, chroniąc te nadbrzeżne ziemie, zdawien dawna słowiańskie, które brzeg twój obsiadły, od najścia germańskiej szarańczy.

O morze, które bursztynami dno masz wyścielone, byłoś zawsze umiłowaniem i pragnieniem duszy lackiej. Czuła ona, że tylko w twej słonej fali kąpiąc skrzydła, do coraz śmielszego wzlotu może je rozwijać Orzeł Biały. Czuła, że pewniej niż na granitowych skałach, na ruchomej fali bezmiarów morskich opiera się państw moc i potęga, że ty, morze, jesteś żywicielką ich sławy i dajesz im bisiorowy płaszcz dostatku.

A oto dopełniona jest dzisiaj sprawiedliwość. Znowu w toni twej odbija się Białego Orła znak na proporcu i już pierwszy okręt polski pruje twe fale dumną, stalową piersią. A nad brzegami twymi stanęła straż niezłomna: Żołnierz polski, cudów istnych pionier w dziejach tych najnowszych, kiedy runęły potęgi nam wrogie, on zaś jakby urzeczywistnienie wróżb Rozy, kapłanki, z popielnicy kości Wenedów, powstał — mściciel krzywdy, wskrzeszenia sprawca, przyszłości narodowej obrońca nieustraszony, nieugięty, pewny.

Kurjer Lwowski — Lwów

z 11 lutego 1920 r. Nr 41

Odwraca się koło historii w chwili pamiętnej na wieki, gdy oddziały polskie, przedstawiciele państwa polskiego, stają nad odzyskanym polskim morzem.

Moment to olbrzymiej doniosłości, symbolicznego znaczenia. Minął bezpowrotnie okres walki w ciasnych granicach prowadzonej o narodowość mija okres obrony i utrwalania zaczątków państwowości polskiej, przychodzi chwila na politykę mocarstwową. Polska odsunięta dotąd od wielkich dróg politycznych i handlowych, zyskuje do nich dostęp.

Chwila objęcia polskiego morza niechaj będzie dla nas wyrazistym przypomnieniem, że czas jest, byśmy się poczuli państwem naprawdę niezależnym, wielkim, do wielkich celów powołanym i by świadomość ta, przenikając dusze, umysły i czyny obywateli, pozwoliła państwu polskiemu szybko wkroczyć na otwierającą się przed nim szeroką i świetną drogę.

Z. MARYNKIEWICZ

KRONIKA USTAWODAWCZA

Konsulaty

Minister Spraw Zagranicznych wydał zarządzenie z 15 września 1936 r. w sprawie działalności sprawozdawczej poselstw i konsulatów w dziedzinie morskiej (Dz. Urz. M. S. Z. Nr 9, poz. 90).

Urzędy zagraniczne, znajdujące się w miastach portowych oraz te urzędy, w których okręgach leżą ważniejsze porty morskie, obowiązane są do nadsyłania sprawozdań morskich. Działalność sprawozdawcza w dziedzinie morskiej obejmuje sprawozdania bieżące, syntetyczne i periodyczne. Ambasady i poselstwa obowiązane są do przysyłania rocznych sprawozdań, omawiających wytyczne polityki morskiej i znaczenie spraw morskich w całokształcie polityki kraju urzędowania. Mając na uwadze interesy Polski na morzu, urzędy zagraniczne powinny objąć swą działalnością sprawozdawczą sprawy portowe, budownictwa okrętowego, żeglugi morskiej, handlu morskiego, oraz rybołówstwa morskiego. Zarządzenie nadto przytacza zagadnienia, które należy w szczególności uwzględniać, opracowując sprawozdania.

Oryginalne wydawnictwa zarządów portowych, względnie innych instytucyj o statystyce obrotów portowych, sprawozdania z działalności zarządów portów, izb morskich, związków armatorów i ekspedytorów, jak również ważniejsze prace naukowe z dziedziny morskiej, urzędy zagraniczne winny przesyłać, względnie awizować o ich ukazaniu się Referatowi Morskiemu M. S. Z., Departamentowi Morskiemu Min. Przemysłu i Handlu oraz Instytutowi Bałtyckiemu, Oddział w Gdyni (Archiwum Morskie).

Minister Spraw Zagranicznych wydał instrukcję z 15 września 1936 r. w sprawie marynarki handlowej (Dz. Urz. M. S. Z. Nr 9, poz. 91), w której zostały wyszczególnione uprawnienia i obowiązki konsulów Rzeczypospolitej Polskiej wedle obowiązującego ustawodawstwa w zakresie morskiego prawa publicznego i prywatnego. Uprawnienia i obowiązki konsulów uszeregowano w następujących rozdziałach: 1) Świadectwa o banderze. 2) Kontrola nad podnoszeniem polskiej bandery handlowej. 3) Bezpieczeństwo statków morskich. 4) Zawiadomienie o wypadkach morskich. 5) Zaciąg i zwolnienie z zaciągu marynarzy. 6) Służba marynarza. 7) Wykonywanie władzy policyjnej. 8) Kondemnacja statku i pożyczka bodmeryjna. 9) Meldunek kapitanów polskich statków handlowych.

Instrukcja powyższa ma zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do polskiej marynarki handlowej. Do morskich statków handlowych, pływających pod banderą W. M. Gdańska, mogą być stosowane przepisy instrukcji, zawarte w rozdziałach 3, 5, 6 i 7, o ile tego wyraźnie zażąda kapitan statku gdańskiego.

Minister Spraw Zagranicznych zarządzeniami z 1 sierpnia i 15 września 1936 r. (Dz. Urz. M. S. Z. Nr 8, poz. 74 i Nr 9, poz. 84) ustanowił konsulaty honorowe Rzeczypospolitej Polskiej w następujących miastach portowych: wicekonsulat w Haifie (Palestyna) i konsulat w Capetown. Okręg konsularny tego ostatniego Konsulatu Honorowego obejmuje Unię Południowo Afrykańską, terytorium mandatowe Afryki Południowo-Zachodniej, Rodezję Południową i Rodezję Północną oraz obszar Wysokiej Komisji Południowo-Afrykańskiej, obejmującej trzy kraje: Protektorat Bechuanaland, Basutoland i Swaziland.

Marynarze

Minister Przemysłu i Handlu wydał rozporządzenie z 20 sierpnia 1936 r. o badaniu stanu zdrowia osób, zatrudnionych na polskich statkach handlowych (Dz. U. R. P. Nr 73, poz. 521).

Do służby na polskich statkach handlowych mogą być zaciągane tylko osoby, które wykażą wobec władzy zaciągowej — Urzędu Morskiego, Urzędu Marynarki Handlowej w W. M. Gdańsku, konsulatu polskiego, właściwego dla portu, zadowalający stan zdrowia oraz sprawność wzroku, słuchu i mowy, stwierdzone świadectwem zdrowia. Obowiązkowi temu podlegają kierownicy statków (kapitanowie), oficerowie statków oraz marynarze. Świadectwa zdrowia wystawia lekarz portowy lub jego zastępca. Władza zaciągowa może poza tym upoważnić innych lekarzy do wystawiania świadectw zdrowia.

Jako ułomności, wady organiczne lub choroby, uniemożliwiające lub utrudniające wykonywanie zawodu żeglarskiego, albo zajmowanie niektórych stanowisk w tym zawodzie, uważa się stany chorobowe, wymienione w tabelach, załączonych do powyższego rozporządzenia. Świadectwo zdrowia ważne jest w ciągu trzech lat od wystawienia, pod warunkiem, że nie było przerw w pracy dłuższych niż sześć miesięcy jednorazowo. W każdym razie jest ono ważne do zakończenia tej podróży, przy której rozpoczęciu było ważne.

Armator lub w jego imieniu kierownik statku (kapitan) oraz władze inspekcyjne statków morskich mogą w przypadkach potrzeby zgłaszać osoby zatrudnione na statkach do badania lekarskiego bez względu na posiadane przez nie świadectwa zdrowia.

Właściciel statku (armator) ma prawo asystowania przez wyznaczonego przez siebie zastępcę przy badaniu lekarskim kandydata do zaciągu na swój statek. Zastępcą może być tylko lekarz.

Wszystkie osoby, zatrudnione na polskich statkach handlowych w dniu wejścia w życie rozporządzenia powyższego, powinny w przeciągu jednego roku od tej daty poddać się badaniu lekarskiemu i uzyskać świadectwo zdrowia według zasad rozporządzenia powyższego.

Marynarka Wojenna

Prezydent Rzeczpospolitej dekretem z 29 września 1936 r. wydał: Prawo o ustroju sądów wojskowych (Dz.U.R.P. Nr 76, poz. 536).

Sądy wojskowe sprawują w wojsku i Marynarce Wojennej wymiar sprawiedliwości w sprawach karnych. Właściwości tych sądów podlegają między innymi osoby, należące do załogi lub wzięte w charakterze służbowym na pokład okrętu, należącego do Marynarki Wojennej, albo też statku, wcielonego do niej w czasie mobilizacji lub wojny.

Wymiar sprawiedliwości w Marynarce Wojennej sprawują wojskowe sądy marynarskie; sądy admiralskie oraz wspólny dla wojska i Marynarki Wojennej Najwyższy Sąd Wojskowy.

W czasie wojny sprawują wymiar sprawiedliwości w Marynarce Wojennej ponadto sądy wojenne, noszące nazwę morskich sądów wojennych.

Ilość, obszar działania i siedzibę sądów admiralskich i wojskowych sądów marynarskich określa Minister Spraw Wojskowych. Tworzenie i znoszenie tych sądów następują w drodze rozkazu Ministra Spraw Wojskowych.

Przepisy, odnoszące się do wojskowych sądów rejonowych, stosuje się odpowiednio do tych sądów, jako wojskowych sądów marynarskich oraz do wojskowych sądów marynarskich. Przepisy, odnoszące się do wojskowych sądów okręgowych, stosuje się odpowiednio do tych sądów, jako sądów admiralskich oraz do sądów admiralskich. W razie utworzenia osobnego sądu admiralskiego, szef tego sądu pełni nadzór w tym sądzie

oraz w podporządkowanych mu wojskowych sądach marynarskich.

Zwierzchnikiem sądowo-karnym w sprawach, należących do właściwości sądów admiralskich lub wojskowych sądów okręgowych jako admiralskich, jest szef Kierownictwa Marynarki Wojennej lub inny dowódca (przełożony) wyznaczony przez Ministra Spraw Wojskowych spośród dowódców (przełożonych) w Marynarce Wojennej. Zwierzchnika sądowo-karnego w sprawach, należących do właściwości wojskowych sądów marynarskich lub wojskowych sądów rejonowych jako marynarskich, wyznacza Minister Spraw Wojskowych spośród dowódców (przełożonych) w Marynarce Wojennej.

Nowe prawo o ustroju sądów wojskowych wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1937 r.

Minister Spraw Wojskowych wydał nowe zarządzenie wykonawcze z 30 września 1936 r. w sprawie dodatków podczas zaokrętowania (Dz. Rozkazów M. S. Wojsk. Nr 14, poz. 178). Dodatki podczas zaokrętowania przysługują tym marynarzom, którzy faktycznie pełnią służbę na okrętach R. P., statkach lub obiektach pomocniczego taboru pływającego. Zaokrętowani są: a) marynarze pełniący służbę w Marynarce Wojennej, pływający jako: 1. załoga, 2. wyżsi przełożeni okrętu R. P., statku, 3. personel szkolący lub szkolony, 4. wykonywujący obowiązki związane ze służbą w Marynarce Wojennej. Ze względu na specjalne warunki służby na łodziach podwodnych: dowódca dyonu łodzi podwodnych i jego ścisły sztab są zaokrętowani na tym okręcie, na którym jest podniesiony proporczyk dowódcy dyonu łodzi podwodnych; załogi łodzi podwodnych są zaokrętowane na tych łodziach podwodnych, których stanowią załogę, również w tym wypadku, gdy w czasie postoju przebywają na bazie łodzi podwodnych.

Dodatek za zaokrętowanie zarachowuje się za dni faktycznego pełnienia służby związanej z zaokrętowaniem.

Rozkazem Ministra Spraw Wojskowych z dnia 7 listopada 1936 r. o. R. P. „Krakowiak“ został skreślony z listy okrętów wojennych (Dz. Rozkazów M. S. Wojsk. Nr 16, poz. 199).

Półwysep Helski

Prezydent Rzeczpospolitej dekretem z 21 sierpnia 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 71, poz. 512) postanowił, iż półwysep Hel wraz z wodami przylegającymi uznaje się za rejon umocniony w następujących granicach: od strony zachodniej (od strony lądu) do leśnej linii działowej, przebiegającej przez półwysep z północo-wschodu na południo-zachód obok koty terenowej 5.2 (54^0 $46,9^1$ płn. szer. geogr., 18^0 $27,4^1$ wsch. dług. geogr.) oraz jej przedłużenia w linii prostej do granic północnej i południowej rejonu umocnionego; od strony północnej i wschodniej (od strony morza) do granic wód terytorialnych; od strony południowej (od strony Zatoki Puckiej) do linii, biegnącej w odległości 3 mil morskich od linii wybrzeża, do punktu przecięcia się z granicą wód terytorialnych.

Wojewoda Pomorski po porozumieniu się z Dowódcą Floty wydał rozporządzenie z 1 września 1936 r. (Pom. Dz. Wojew. Nr 19, poz. 265), o ustanowieniu w obrębie gminy Hel powiatu morskiego rejonu bezpieczeństwa, w skład którego wchodzą parcele katastralne, wyszczególnione w dołączonym wykazie. Wznoszenie domów mieszkalnych, fabryk, warsztatów i zakładów przemysłowych oraz budowli, które z przeznaczenia swego przewidziane są na stały lub chwilowy pobyt w nich ludzi, jest w obrębie rejonu bezpieczeństwa zakazane. Przebudowa lub zmiana tych budowli tudzież wzniesienie, przebudowa lub zmiana innych budynków,

oraz dróg prywatnych (lądowych, wodnych, żelaznych), służących do użytku właściciela nieruchomości, domowników lub prawa jego zastępujących, może nastąpić w obrębie rejonu bezpieczeństwa tylko za uprzednim uzyskaniem zezwolenia Dowódcy Floty.

Gdańsk

Minister Spraw Zagranicznych oświadczeniem z 23 lipca 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 64, poz. 468) podał do wiadomości, że na podstawie art. 3 konwencji między Polską a Wielką Brytanią o wzajemnym uznawaniu świadectw rejestracyjnych i innych krajowych dokumentów, dotyczących pomiaru statków handlowych, podpisanej w Warszawie 16 kwietnia 1934 r. (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 28, poz. 217), Rząd Polski zgłosił z dniem 26 czerwca 1935 r. przystąpienie W. M. Gdańska do tej konwencji.

Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku wydała w dniu 30 lipca 1936 r. IV Dodatek do Regulaminu eksploatacji składów i placów składowych oraz Taryfy opłat składowych z dnia 20 czerwca 1934 r. i IV Dodatek do Regulaminu używania dźwigów i Taryfy opłat dźwigowych z dnia 20 czerwca 1934 r. (Orędownik Rady Nr 8).

Przepisy dewizowe

Na skutek zawarcia pomiędzy Rządem Polskim i Senatem W. M. Gdańska porozumienia w przedmiocie uregulowania spraw, związanych z oddziaływaniem na Gdańsk polskiej gospodarki dewizowej, oraz wobec ogłoszenia na obszarze W. M. Gdańska rozporządzenia ograniczającego nabywanie dewiz za złote polskie — Komisja Dewizowa podała do wiadomości okólnikiem Nr 30 z 3 sierpnia 1936 r. (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 21, str. 794) odchylenia od ogólnie obowiązujących przepisów dewizowych, ustanowione w stosunku do obrotów z osobami fizycznymi i prawnymi, mającymi swoją siedzibę na obszarze W. M. Gdańska.

Instrukcja Ministra Skarbu z dnia 8 sierpnia 1936 r. w sprawie wykonywania przepisów o obrocie pieniężnym z zagranicą (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 21, poz. 680) postanawia, iż załogi statków morskich i statków rzecznych należy traktować, co do wywozu ich prywatnych pieniędzy, na równi z osobami, zaopatrzonymi w paszporty zagraniczne; jeżeli osoby należące do załogi statku przekraczają granicę częściej w ciągu miesiąca kalendarzowego, mają do nich zastosowanie przepisy, dotyczące osób, posiadających paszporty, uprawniające do wielokrotnego przekraczania granicy.

Instrukcja ta ponadto zawiera osobny rozdział X o ruchu polsko-gdańskim.

Paszporty na wycieczki morskie

Instrukcja paszportowa z dnia 19 października 1936 r. (Dz. Urz. M. S. W. Nr 30, poz. 214) zawiera w punkcie 15 następujące postanowienia co do wycieczek morskich.

Odmiennie od określonego powyżej trybu postępowania, a w szczególności w sposób bardziej uproszczony, będą wydawane paszporty zbiorowe dla uczestników wycieczek morskich, organizowanych przez polskie przedsiębiorstwa okrętowe. Głównym celem uczestników tego rodzaju wycieczek jest pobyt na morzu, na polskim statku, będącym niejako przedłużeniem obszaru państwa polskiego, nie zaś wyjazd za granicę, w którym to przypadku okręt stanowiłby tylko środek lokomocji podobnie jak np. kolej na lądzie, a nie cel podróży.

W związku z tym, paszporty zbiorowe będą wydawane bezpośrednio przez Komisariat Rządu w Gdyni z uwzględnieniem przepisów § 8 (opłata paszportowa), § 9 (opłata za blankiet) i § 12 ust. 2 (zezwolenie władzy miejscowo-właściwej) rozporządzenia wykonawczego z 12 sier-

pnia 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 63, poz. 461), na podstawie specjalnych zezwoleń, które będzie wydawało corocznie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, po otrzymaniu programu wycieczek morskich na dany rok od interesowanego przedsiębiorstwa.

Instrukcja podkreśla, że w stosunku do uczestników wycieczki morskiej, obowiązują przepisy art. 2 ustawy o paszportach, a więc w tym wypadku postanowienia, iż warunkiem uzyskania paszportu jest: 1) obywatelstwo polskie, 2) zezwolenie władz wojskowych, jeżeli w myśl obowiązujących przepisów zezwolenie takie jest wymagane i 3) zezwolenie rodziców, opiekunów bądź kuratorów, jeżeli chodzi o osoby niepełnoletnie lub niewłasnowolne.

Potwierdzenie wywozu towarów drogą morską

Ministerstwo Skarbu wydało nowy okólnik z 27 października 1936 r. w sprawie potwierdzania przez urzędy celne wywozu towarów za granicę drogą morską (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 29, poz. 882).

Przy wywozie towarów drogą morską, a w tym węgla (również bunkrowego) i koksu, oprócz dowodów wymienionych w § 55 i § 56 przepisów wykonawczych do prawa celnego mogą być wydawane na żądanie stron dwa dodatkowe zaświadczenia o dokonanym wywozie, z których jedno jest przeznaczone dla władz kolejowych, drugie zaś dla użytku izb przemysłowo-handlowych.

Przy idących w kierunku Gdyni i Gdańska przesyłkach tranzytowych, potwierdzeń występu za granicę dokonywać będą urzędy celne wyjściowe na oryginałach kolejowych listów przewozowych względnie listów przewozowych — konosamentów.

Na węgiel bunkrowy, przeznaczony dla statków morskich, utrzymujących komunikację morską między portami polskiego obcego obszaru celnego, które to statki z tych lub innych względów pozostają przez dłuższy czas w portach polskich, zużywając węgiel całkowicie lub w większej części na polskim obszarze celnym, może urząd celny na wniosek strony wystawić zaświadczenie, stwierdzające załadowanie go na statek morski.

Studia o prawie morskim

„Głos Sądownictwa" naczelny organ prasowy Zrzeszenia Sędziów i Prokuratorów R. P. wydał specjalny Numer Morski (Nr 11 za listopad 1936 r.). Numer ten zawiera cały szereg artykułów, zaznajamiających ogół naszych prawników zarówno z ważniejszymi zagadnieniami prawa morskiego, jak i ze specjalnymi przepisami, obowiązującymi na naszym wybrzeżu.

Redakcja w przedmiocie pisze: „Problemy prawnomorskie wysuwają się coraz bardziej na czoło innych poważnych zagadnień chwili bieżącej, a mimo to, jak dotąd, są one dla ogółu prawników polskich przeważnie obce, a w każdym razie mało znane. Te szare, codzienne zagadnienia, dotyczące przede wszystkim handlu, transportu, pracy na naszym morskim odcinku, wymagają spopularyzowania ich wśród polskiego prawnictwa, a następnie rozbudzenia zainteresowania się nimi — na tle niedoskonałego, przeważnie obcego, odnośnego obowiązującego ustawodawstwa — pod kątem widzenia „ilegis ferendae".

W Numerze Morskim zostały umieszczone następujące artykuły: Historia rozwoju sądownictwa w Gdyni i na polskim wybrzeżu, Ewolucja prawnoustrojowa m. Gdyni, Historia portu gdyńskiego i jego administracja, Wojskowe przepisy karne w polskiej Marynarce Wojennej, Morskie ustawodawstwo karne, Izby Morskie, Odpowiedzialność

przewoźnika morskiego za ładunek, Rejestr statków handlowych morskich, Wykreślenie handlowego statku morskiego z rejestru a prawo zastawu, Zagadnienie pracy w porcie na tle obowiązującego ustawodawstwa polskiego, Umowa o pracę w marynarce handlowej pod banderą polską i obcą, Sądownictwo handlowe, Ustawa o służbie marynarza, Pamiętnik — Protest Morski, Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego oraz Kilka uwag o ustroju prawnym W. M. Gdańska.

LUDWIKA LANGNEROWA

„MÄNNER UND MEERE“

Nakładem firmy Ullstein w Berlinie ukazała się książka marynisty holenderskiego, piszącego w języku angielskim, nazwiskiem Hendrik Willem van Loon.

Tytuł amerykański „Ships“ (Okręty) zmienił tłumacz niemiecki na „Männer und Meere“ (Mężowie i morza).

Książka van Loona jest doskonałym przyczynkiem do historii rozwoju ludzkości. Autor w barwny sposób snuje na 281 stronicach, bardzo starannie wydanego dzieła, opowiadania o rozwoju statków wodnych w ciągu 7000 lat, nadając pracy swej, dzięki wybitnemu talentowi, charakter wielkiej ballady o silnych akcentach dramatycznych.

Wbrew utartym zdaniom, głoszonym przez większość pisarzy, o wesołym życiu na bezkresnych przestrzeniach morskich, stwierdza autor już w słowie wstępnym, że „historia żeglugi jest jednocześnie przyczynkiem do ludzkiego bohaterstwa i męczeństwa“. Van Loon twierdzi, że „do czasu nastania modnych okrętów, a więc do początku 20 stulecia, życie na statku było zupełnie nieprzystosowane do człowieka, który mimo wszystko został stworzony na obraz i podobieństwo Boskie“. Nie neguje on bynajmniej momentów wspaniałego zadośćuczynienia za piekło mąk i wyrzeczeń życia na morzu, ale uważa takie okoliczności za nader nieliczne.

Po wstępnych rozważaniach, zahaczających o teorie Darwina, dowodzi autor, że „wszystkie stworzenia żyjące zdają się być obdarzone pewnym instynktem pływania“, i dochodzi do przekonania, że „ciało ludzkie było pierwszym statkiem, który kiedykolwiek pruł fale“.

Człowiek pierwotny, uznający wodę za żywioł hamujący, obdarzony według słów autora „wspaniałym rozumem o niemal nieograniczonych możliwościach musiał wynaleźć coś, co by nie tylko jego i jego rodzinę pewnie przez wodę wiozło, ale również pozwoliło mu zabrać wszystkie przyrządy potrzebne do codziennego użytku“. Żądza przygód i poznania nowych lądów była niewątpliwie także bodźcem do ciągłego rozwiązywania i ulepszania zagadnienia budowy statków, jakkolwiek odgrywała ona u ludzi dużo mniejszą rolę w porównaniu z celami ściśle materialistycznymi, związanymi z walką o byt.

Przechodząc do historii rozwoju statków wodnych, nie prowadzi autor czytelnika utartym szlakiem poprzez Egipt, Babilon, Fenicję do Greków i Rzymian, lecz wiedzie go daleko na południowy wschód i ustala, że „kołyski okrętu należy szukać w południowo-wschodnim zakątku Azji oraz wśród Archipelagu Malajskiego i Polinezyjskiego, a nie nad brzegami Nilu lub Morza Śródziemnego“. Ustaliwszy fakt, że budowa okrętów i nawigacja są „sztukami zdecydowanie wschodnio-azjatyckiego pochodzenia“, podkreśla van Loon również zasługi Chińczyków w tej dziedzinie, po czym zwraca się ku drugiemu kontynentowi, któremu kolejno żeglarstwo swój rozwój zawdzięcza, mianowicie ku Afryce, ku Staremu Egiptowi, który w swej sztuce żeglarskiej, przystosowanej wyłącznie do ruchu rzecznego, szybko ustąpić musiał miejsca Fenicjanom, „owym żywym handlarzom ulicznym starożytności“, jak ich słusznie autor określa.

Zatrzymując się dłużej przy statkach śródziemnomorskich, którym to mianem określa zarówno okręty greckie jak i rzymskie, dowodzi autor, że „są tylko 3 zasadnicze zmiany w historii żeglarstwa, spowodowane przez niewolnictwo, wynalazek prochu i parę“. Tym trzem najważniejszym momentom poświęca

van Loon z wielkim znawstwem i zacięciem literackim skreślone, kolejne rozdziały swej książki.

Na przykładzie historii Rzymu, a później Holandii udowadnia autor jak np. niedocenienie znaczenia portów może zniszczyć nawet potęgi morskie i stwierdza, że „okręty bez pewnych portów są tak samo bezwartościowe jak aparaty lotnicze bez odpowiednich lądowisk".

Śledząc dalszy rozwój wypadków, jak w kalejdoskopie przesuwających się przed oczami zaciekawionego czytelnika, jesteśmy świadkami jak zetknięcie się Rzymian z żeglarzami północy (55 przed Chr.) stanowi punkt zwrotny w historii, co „w następstwie spowodowało przesunięcie ośrodka cywilizacji z Morza Śródziemnego na Ocean Atlantycki".

Przyznając statkom północy i ich technice nawigacyjnej bezwzględną przewagę nad okrętami śródziemnomorskimi, przypisuje autor cechy te nie samej konstrukcji, lecz wyższym zaletom charakteru ludzi północy, twierdząc, że „najlepiej zbudowane statki są w rzeczy samej martwym materiałem, zanim nie obejmą je załogi; od tej chwili zależą sukcesy i porażki statku w pierwszej linii od umiejętności i zachowania ich kapitanów, oficerów i załogi".

Mimo ciągłych postępów techniki budowy okrętów i nawigacji, primityw statków jest w dalszym ciągu przerażający, a koszty podróży nieprawdopodobnie wysokie. Życie obsługi okrętowej urąga wszelkim pojęciom człowieczeństwa. Jak twierdzi van Loon „najskromniejszy palacz i maszynista statku prowadzą dziś książęce życie w porównaniu z owymi cesarzami i królami, którzy za czasów Wojen Krzyżowych z Wenecji i Genui do Ziemi Świętej płynęli".

Rozwój okrętów i polepszenie warunków bytu marynarzy, nieodłącznie związane są ze 150-cioletnim odkryciem maszyny przez Jamesa Watta i są tak olbrzymie, że „byt ludzi morza nawet w krótkim okresie życia autora uległ daleko większym przemianom aniżeli w ciągu całych ubiegłych 4000 lat". W związku z wynalazkiem maszyny parowej notujemy w 17 i 18 wieku nowy moment w życiu potęg morskich, mianowicie szybkość. Następuje okres ostrej walki żaglowca ze statkiem parowym, który w początkach 19 w. odnosi druzgocące zwycięstwo, stając się jednocześnie fundamentem marynarek handlowych i wojennych całego świata.

Całokształt życia ludzi morza, uzupełnia van Loon, niezwykle zajmującymi uwagami o odżywianiu i higienie na statkach jak również pełnymi grozy opisami dyscypliny i kar stosowanych nawet jeszcze w 17 i 18 w. Pełne plastyki są opisy opłakanego losu marynarza w razie utraty zdolności do pracy, względnie w starości. „Ogólnie biorąc", mówi autor, „niewątpliwie skorzystał marynarz z triumfu maszyny nad siłami przyrody, mimo to życie na pokładzie małych statków handlowych jest wciąż jeszcze niezadowalające i nie ma nic wspólnego z fantazjami na temat życia marynarza, opisywanymi w romansach i felietonach podróżniczych".

Ostatnie rozdziały książki poświęcone są rozwojowi nowoczesnych statków parowych. Wplecione wspomnienia o bohaterskich pionierach-wynalazcach maszyny w zastosowaniu do statków, są doskonałym przyczynkiem historycznym mało znanych momentów z tego okresu techniki okrętowej.

Końcowy rozdział poświęca autor ciekawym rozważaniom przyszłości, w których daje wyraz głębokiej wierze w nieograniczone możliwości postępu nowej dziedziny techniki, mianowicie lotnictwa i jemu oddaje palmę pierwszeństwa w zdobywaniu przestrzeni i szybkości, również nad bezmiarami wód.

Dzięki zajmującej narracji, dobrze użytej dynamice i umiejętnie stosowa-

nemu dowcipowi nawet laik czyta „Historię 7000 lat Żeglugi" z dużym zaciekawieniem i przyjemnością.

Książka van Loona „Mężowie i morza" to praca, świadcząca o dobrym znawstwie historii zagadnień morskich, opartym na dużym doświadczeniu osobistym jak i źródłowych badaniach autora. Dzieło to nacechowane jest wielkim umiłowaniem przedmiotu przez pisarza.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, WIDOK 10
TEL.: RED. 290-18, ADMINISTRACJI 533-88.

PRENUMERATA ROCZNA ZŁ 10, ZESZYT ODDZIELNY ZŁ 3

NR. KONTA P. K. O. 367

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONIALNA
Skład Główny: Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska" Sp. Akc. w Warszawie